Sesion 10.ª estraordinaria en 10 de Noviembre de 1894

PRESIDENCIA DEL SEÑOR VALDES VALDES

SUMARIO

Se aprueba el acta de la sesion anterior.—Cuenta.—Se aprueba una indicacion formulada en la sesion anterior por el señor Robinet para dar el primer lugar de la tabla ordinaria al proyecto referente a la Sociedad Protectora de la Infancia de Valparaiso.—Continúa la discusion particular del proyecto que concede permiso a don Santiago A. Ossa para construir un ferrocarril de traccion eléctrica desde los Bajos de Mena al Mercado Central de Santiago.—Se aprueban los artículos 1.° i 2.° i quedan los restantes para segunda discusion.—Se acuerda aplazar para otra sesion la discusion de un proyecto relativo al establecimiento del servicio de agua potable en Valdivia.—Se levanta la sesion.

DOCUMENTOS

Oficios de varias municipalidades con que remiten sus presupuestos de entradas i gastos.

Se leyó i fué aprobada el acta siguiente:

«Sesion 9.ª estraordinaria en 8 de noviembre de 1894.—Presidencia del señor Valdes Valdes.—Se abrió a las 3 hs. 15 ms. P. M. i asistieron los señores:

Alfonso, Paulino
Bannen, Pedro
Bañados Espinosa, Julio
Bascuñan, Ascanio
Bello Codecido, Emilio
Besa, Cárlos
Boizard, Cárlos
Campino, Eduardo
Campo, Máximo (del)
Correa S., Juan de Dios
Corvalan Melgarejo, Ramon
Cruzat, Ricardo
Délano, Alfredo
Délano, Eduardo
Díaz Besoain, Joaquin
Edwards, Eduardo
Edwards, Guillermo
Errázuriz E., Rafael
Errázuriz U., Rafael
Feliú, Daniel
Ferrada, Manuel Francisco
Gazitúa B., Abraham
González E., Nicolas
Herboso, Francisco J.
Irarrázaval, Cárlos
Infante, Pastor
Ibáñez, Maximiliano
Lamas, Alvaro
Lazcano, Agustin
Matte, Claudio
Matte Pérez, Ricardo
Meza Fernández, Francisco
Mira, Juan José
Montt, Pedro
Mundt, Santiago
Ochagavía, Silvestre
Ossa, Macario
Palacios, Cárlos A.
Pleiteado, Francisco de P.
Prieto Hurtado, Joaquin
Robinet, Carlos T.
Salinas, Manuel
Scotto, Federico
Silva Cruz, Raimundo
Silva Ureta, Ignacio
Silva Vergara, José Antonio
Subercaseaux, Julio
Soto, Manuel Olegario
Urrejola, Gonzalo
Vázquez, Erasmo
Velázquez, José Domingo
Verdugo, Agustin
Vial Ugarte, Daniel
Videla, Eduardo
Walker Martínez, Joaquin
Yáñez, Eliodoro

i el señor Ministro del Interior i el Secretario.

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

Se dió cuenta:

1.° De un oficio del señor Ministro de Justicia con el cual acompaña los documentos relativos a la separacion del secretario del juzgado del crímen de Valparaiso, don Agustin Bravo Cisternas, solicitados por el señor Bello Codecido.

En Secretaría a disposicion de los señores Diputados.

2.° De un oficio del señor Ministro de Hacienda con el cual remite la memoria del Departamento de su cargo correspondiente al año de 1893.

Al archivo.

3.° De los presupuestos de las municipalidades de Iquique i de Lolol.

4.° De un informe de la Comision de Constitucion, Lejislacion i Justicia, acerca del proyecto presentado por el señor Feliú i relativo a hacer estensiva a todas las Cortes de Apelaciones de la República ciertas disposiciones de la lei de 19 de enero de 1889.

Para las sesiones ordinarias.

5.° De una presentacion del señor Bunster con la cual acompaña un documento para que se tenga presente al tratarse de la inhabilidad que pudiera afectarle.

Se mandó agregar a sus antecedentes.

6.° De una solicitud de doña Cármen Navarro, viuda de Ravest, en la que pide se desarchive i tramite una solicitud que presentó en 1889.

El señor Valdes Valdes (Presidente), manifestó que existia en la Mesa de la Cámara un mensaje de S. E. el Presidente de la República, del cual estimaba debia darse cuenta en sesion secreta.

Se acordó hacerlo así en la segunda hora.

Se acordó tambien, a indicacion del mismo señor Presidente, considerar como tabla para la sesion, la acordada para la anterior.

El señor Palacios hizo indicacion para que no se celebrara la sesion acordada prra el viérnes a fin de tratar de las inhabilidades que pudieran afectar a algunos señores Diputados.

Así se acordó, despues de hacer uso de la palabra el señor Robinet.

El señor Gazitúa pidió a la Comision de Gobierno el pronto despacho del informe relativo al proyecto de trasformacion de la ciudad de Talca.

El señor Robinet hizo indicacion para que se diera preferencia sobre la discusion particular del proyecto sobre trasformacion de Santiago a la discusion jeneral pendiente del relativo a ciertas concesiones a la Sociedad Protectora de la Infancia de Valparaiso.

Hizo uso de la palabra el señor Ossa.

La indicacion del señor Robinet quedó para segunda discusion, a pedido del señor Ossa.

El señor Silva Vergara formuló algunas consideraciones acerca de la situacion financiera de la Municipalidad de Talca, i en jeneral sobre la aplicacion del artículo 54 de la lei de 22 de diciembre de 1891. Usó de la palabra el señor Salinas.

La Cámara se constituyó en seguida en sesion secreta.

Se dió cuenta:

1.° Del siguiente oficio del señor Ministro del Interior:

«Santiago, 10 de noviembre de 1894.—Adjunto remito a V. E. la nota que el Intendente de Valdivia ha dirijido al Ministerio del Interior con el fin de que la ponga en conocimiento de la Honorable Cámara de Diputados para que sea tomada en cuenta en el estudio del proyecto sobre provision de agua potable de la ciudad de Valdivia, que pende de la consideracion de dicha Cámara.

Dios guarde a V. E.—*Enrique Mac-Iver.*»

2.° De los siguientes oficios:

«Curicó, 9 de noviembre de 1894.—Tengo el honor de remitir a V. E., en cumplimiento de la lei de 22 de diciembre de 1891, el presupuesto de entradas i gastos de esta comuna para el año de 1895.

Dios guarde a V. E.—*Eudosio Cabrera.*»

Calera, 9 de noviembre de 1894.—Tengo el honor de remitir a V. E., en cumplimiento de la lei de 22 de diciembre de 1891, los presupuestos de esta Municipalidad aprobados por la asamblea de electores i correspondientes a 1895.

Dios guarde a V. E.—*A. Silva de la Fuente.*»

«Rinconada, 7 de noviembre de 1894.—En cumplimiento de la lei de 22 de diciembre de 1891, tengo el honor de remitir a V. E. los presupuestos que para el año 1895 han sido aprobados por la Ilustre Municipalidad de esta comuna i ratificados por la asamblea de electores.

Dios guarde a V. E.—*Elciario Quiroga.*»

3.° De una solicitud de don Santiago A. Ossa i don Enrique Vergara Montt, en la que hacen algunas observaciones para que se tengan presente al discutirse el proyecto sobre construccion del ferrocarril eléctrico entre los Bajos de Mena i el Mercado Central de Santiago i San Bernardo.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Está en segunda discusion una indicacion formulada en la sesion anterior por el honorable Diputado por Copiapó, i que tiene por objeto dar el primer lugar en la tabla al proyecto relativo a la Sociedad Protectora de la Infancia de Valparaiso, quedando en segundo lugar el proyecto sobre transformacion de la ciudad de Santiago.

¿Algun señor Diputado desea usar de la palabra ántes de la órden del dia?

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votacion.

El resultado de la votacion fué siguiente:

Veintiun votos por la afirmativa i ocho por la negativa.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Aprobada la indicacion, i queda, en consecuencia, ocupando el primer lugar de la tabla ordinaria de la Cámara el proyecto relativo al asilo para niños.

Entrando a la órden del dia, corresponde continuar discutiendo en particular el proyecto relativo al ferrocarril eléctrico del camino de Santa Rosa.

En discusion el artículo 1.°

Está tambien conjuntamente en discusion una indicacion de aplazamiento hasta que estuvieran publicados todos los antecedentes relativos a este negocio; pero como ya se ha hecho la publicacion, creo que la indicacion de aplazamiento debe darse por retirada.

Retirada.

El señor SECRETARIO.—Dice el artículo 1.°:

«Art. 1.° Concédese a don Santiago A. Ossa, o a quien represente sus derechos, permiso para construir un ferrocarril de traccion eléctrica desde los Bajos de Mena al Mercado Central de Santiago.

La línea tendrá un ancho mínimo de un metro i los planos de la obra deberán ser aprobados por el Presidente de la República.»

El señor IBAÑEZ.—Antes de entrar a la discusion del artículo 1.°, rogaria al señor Presidente que hiciera dar lectura al informe de la Direccion de Obras Públicas.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Va a leerse.

El señor SECRETARIO.—Dice así:

«Santiago, 9 de junio de 1894.—Señor Ministro:—Cumpliendo con lo pedido por la Honorable Comision en su oficio número 755, de 14 de diciembre del año último, paso a decir a US. lo siguiente sobre la solicitud del señor Santiago Ossa, relativa a la construccion de un tranvía eléctrico en esta ciudad, con un ramal a San Bernardo.

Los datos apuntados en el informe adjunto de la Seccion de Ferrocarriles de esta Direccion, mostrarán a US. las razones que han impedido despachar este negocio ántes de ahora i verificar la comprobacion de los hechos i cifras a que se refieren las memorias i planos de las líneas que, partiendo de Los Bajos de Mena, recorran el camino de Santa Rosa, lleguen hasta el Mercado Central i vayan con su ramal a San Bernardo por el camino del Mariscal, dando para la obra un kilometraje de 31 + 500 kilómetros,

de los cuales 6+500 kilómetros son urbanos i 25 rurales.

El presupuesto es de 56,382 libras, o sea, en números redondos, 60,000 libras, sobre las cuales se solicita la garantía fiscal. Inútil seria estenderme nuevamente sobre el exámen de estas cifras i de las entradas calculadas; las que, como US. lo verá, se encuentran examinadas i comprobadas por la Seccion de Ferrocarriles, quedándome, por lo tanto, que considerar solo el punto siguiente: «Se debe o no garantir con fondos fiscales empresas como la del señor Santiago Ossa.» A este respecto puedo decir a US. lo que sigue:

Las empresas de interes jeneral que, por circunstancias financieras de cualquier naturaleza, no puedan encontrar sus capitales, sin contar con el apoyo o garantías nacionales, merecen, indudablemente, a mi juicio, i en tésis jeneral, la proteccion del Estado. Así se contribuye al fomento industrial i material de la nacion, i tal ha sido la norma constante que ha servido de base al otorgamiento de garantías o empresas de ferrocarriles en las naciones europeas i aun entre nosotros; pero en el caso actual, la línea que se proyecta contribuirá directamente, se puede decir, al progreso local de Santiago i de la comuna de Victoria, i solo mui indirectamente al progreso jeneral de la nacion. En una palabra, dado el trayecto que recorreria la línea proyectada, las mismas cifras i cálculos de sus entradas probables, etc., sobre las cuales se basa el negociado, todo ello es local i correspondiente al servicio de Santiago i de sus inmediaciones hasta San Bernardo. Tal empresa, a mi juicio, no puede tener un carácter de interes jeneral i por consiguiente ser considerada entre las que deban ser ausiliadas *totalmente por el Estado*, como lo solicita el señor Ossa, pidiendo garantía de interes sobre 600,000 libras o sea sobre el total del capital.

Si las ciudades de Santiago i de San Bernardo i sus alrededores son las directamente interesadas en el negociado que propone el señor Ossa, lójico hubiera sido que las ilustres municipalidades de éstas, juntamente con acceder i dar el permiso necesario para su ejecucion, en la creencia de que la instalacion de la línea seria un verdadero progreso local, ayudasen a salvar las dificultades, garantiendo con sus entradas propias, por lo ménos, la mitad de los capitales necesarios para la construccion, con tanta mas razon ahora que tienen autonomía. Así se comprenderia fácilmente que el Estado entrara a garantir los intereses de la otra mitad i aun (si hemos de seguir en esto la norma fijada en Francia i Béljica para garantías de intereses de capitales de líneas enteramente locales, como la de que nos ocupamos) no deberia garantirse con capitales nacionales mas de la *tercera parte del capital de la empresa*, o sea, en el caso presente, no deberia la Honorable Cámara dar su asentimiento a una garantía que excediese de los intereses correspondientes a 20,000 libras esterlinas. Lo demas seria de cuenta de las municipalidades o de las comunas correspondientes, por cuanto, en casos como el que examinamos, dominaria el interes local, no estando el interes jeneral, que es el que debe ser ausiliado con fondos nacionales, sino mui indirectamente comprometido.

En resúmen, señor Ministro, estimo que, siendo la línea que se proyecta de carácter enteramente local i siguiéndose la costumbre establecida i corriente en estos casos en administraciones que tienen disposiciones jenerales respecto a garantías de vias férreas, la Honorable Comision no deberia patrocinar toda peticion tendente a dar garantías o a comprometer la firma del Estado, por mas de la tercera parte del capital necesario para las obras que se proyectan por el señor Ossa.

Dios guarde a US.—*D. V. Santa María.*»

El señor CORBALAN MELGAREJO.—Pido la palabra.

El señor VALDES VALDES (Presidente.)—Puede usar de la palabra el señor Diputado por Copiapó.

El señor CORBALAN MELGAREJO.—Deseo, señor Presidente, ántes de tratar a fondo este negocio, descartarlo de un aspecto algo desagradable, para lo cual solicito la benevolencia de mis honorables colegas.

Se ha dicho fuera de este recinto que los que defendemos este proyecto por considerarlo de interes jeneral, teníamos vivísimo deseo de que fuera aprobado por la Cámara, porque estaba de por medio el interes personal de sus sostenedores.

Esta afirmacion no se ha hecho no de una manera vaga i solapada, sino que se ha negado a señalar a Diputados que, con la realizacion de esta obra, serian favorecidos. Entre ellos figura el que habla.

Declaro, señor Presidente, que si en este asunto hubiera estado de por medio mi interes personal, me habria abstenido de tomar parte en su discusion.

Sé que el único que posee terrenos en el trayecto de este ferrocarril es el honorable Diputado por Santiago, señor Concha Subercaseau, quien ni siquiera ha venido a la Cámara cuando ésta se ha ocupado en el proyecto que se debate.

Si yo me hubiera encontrado en esta situacion habria imitado la misma decorosa i digna conducta del honorable Diputado señor Concha Subercaseaux.

Se ha señalado tambien al honorable Diputado por Santiago señor Walker Martínez, sostenedor de este proyecto, como uno de los beneficiados por esta obra, pues, segun se decia, poseia terrenos que iban a ser atravesados por el mismo ferrocarril. A este respecto me hago un honor en sostener que esto es absolutamente inexacto.

El señor WALKER MARTINEZ.—Ojalá los tuviera en alguna parte.

El señor CORBALAN MELGAREJO.—Creo que Su Señoría procede con patriotismo contribuyendo por su parte a defender el proyecto de este ferrocarril. Tengo profunda satisfaccion en acompañarlo a este propósito sano, desinteresado i utilísimo i ojalá siempre esté de acuerdo con Su Señoría cuando se trata de realizar obras, como éstas, de progreso i de verdadero interes para el pais.

Con relacion a mí debo decir que hasta hace seis meses, mas o ménos, tuve una propiedad, *La chacra Santa Ana*, que fué de los señores López i Saavedra, situada en el camino de Santa Rosa, pero la vendí en hijuelas, i hoi no poseo ni siquiera un palmo de terreno.

He creido necesario hacer estas declaraciones en plena Cámara porque no era posible dar esplicaciones en particular a cada uno de los señores Diputados acerca de lo que habia de verdad en los rumores que se propalaban en los corrillos de Secretaría.

Dejando a un lado esta faz desagradable de la discusion, voi a hacer algunas observaciones para manifestar a la Cámara la utilidad jeneral que representa la realizacion del tranvía eléctrico, i lo haré a pesar de la opinion del jefe de la Direccion de Obras Públicas, que considera esta obra de importancia simplemente local.

No sé, señor Presidente, lo que entiende el señor Director de Obras Públicas por interes jeneral cuando habla de que una empresa como ésta va a beneficiar solo a los departamentos de Santiago i de la Victoria. Parece que segun este criterio seria necesario que se construyera un ferrocarril eléctrico que partiendo de Punta Arenas fuera a terminar en Arica, para que pudiera considerarse de interes jeneral i digno de la proteccion del Estado.

Yo aprecio el interes jeneral de una obra con otro criterio, i creo que esta pública utilidad existe cuando ella va a servir a todos los habitantes de una localidad, como para con los tranvías urbanos, teléfonos, etc., que pueden utilizar todas las personas del lugar en que se construyen. Una obra es de utilidad jeneral, dentro de uno o mas departamentos, cuando ella aprovecha a todos los habitantes.

Por lo demas el mismo señor Santa María, jefe de la Direccion de Obras Públicas, reconoce que el tranvía eléctrico tiene un gran interes científico i que su realizacion seria un inmenso progreso para los departamentos de Santiago i la Victoria.

El informe técnico del injeniero don Francisco José Prado, refiriéndose a los cálculos i planos presentados por el señor Ossa a la Comision, dice que son exactos i agrega que del aprovechamiento de la fuerza motriz dependerá gran parte nuestro desarrollo industrial.

Otros injenieros, los señores Lagarrigue i Renjifo, que han informado sobre este negocio, creen que la practicabilidad de la obra no presentará dificultades, considerándola fácil i hacedera.

A pesar, pues, de que no hai informe alguno adverso a esta obra en lo que respecta a su practicabilidad i costo, se ha dicho que es irrealizable.

Con relacion a esto basta observar que en Estados Unidos han sido suprimidos completamente los ferrocarriles movidos por caballos: todos los tranvías de las ciudades mas importantes son impulsados por la electricidad. Para formar una cabal opinion sobre este negocio he consultado a un distinguido injeniero, el señor don Francisco Roman, quien ha estudiado especialmente estos problemas en la Esposicion de Chicago, i me decia que el señor Balbach, injeniero, jefe de un establecimiento electrolítico para beneficiar el cobre en Nueva York, le aseguraba que si tuviera a su disposicion la fuerza hidráulica que puede proporcionar el rio Mapocho, seria el negocio mas colosal del mundo. Habiéndole llamado la atencion al señor San Roman que un injeniero de Nueva York conociera tambien la fuerza que podria proporcionar el Mapocho, le contestó que habia estudiado especialmente los rios de Sud-América i que creia que el Mapocho era uno de los mas adecuados para aprovechar su caida de agua en las aplicaciones industriales.

Se ve, pues, que entre nosotros la traslacion de la fuerza motriz por medio de un alambre eléctrico es perfectamente realizable.

Se ha observado tambien que lo que ahora se persigue no es resolver el problema de la traslacion misma de la fuerza para aplicarla a las industrias, sino que lo único que se va a conseguir es la instalacion de un tranvia eléctrico.

Pero esto, señor Presidente, quiere decir sencillamente que las personas que así se espresan no tienen la menor idea de lo que es la traslacion de la fuerza motriz desde las orillas del Maipo a Santiago, puesto que, si se consigue mover un tranvia que recorra las calles de Santa Rosa, Llanquihue, Eyzaguirre, San Ignacio, San Martin, etc., hasta rematar en el Mercado Central, el problema estará resuelto, porque a donde vaya el tranvia ahí se habrá trasladado la fuerza de las aguas del Maipo; es precisamente eso lo que se llama trasladar la fuerza de un lugar a otro por medio de un alambre de cobre en tension eléctrica.

Ahora bien, si en lugar de aplizar la fuerza al tranvia se la destina a una fábrica, daria siempre el mismo resultado i obtendríamos así la aplicacion de la fuerza eléctrica a las industrias.

Una vez instalado el tranvia, se podria ensanchar la obra a fin de aplicar la fuerza motriz a los usos industriales; pero inter tanto es necesario empezar por algo, sobre todo cuando se trata de una obra de tan gran magnitud.

El honorable Diputado por Caupolican, señor Jordan, decia que este ferrocarril no daria buenos resultados porque no tendria gran número de pasajeros a causa de que iba a recorrer solo parajes completamente despoblados.

Yo, con pleno conocimiento de causa, puedo asegurar a la Cámara que esto es completamente inexacto, pues el ferrocarril va a atravesar los centros mas poblados, como es el Matadero, las calles de San Ignacio, Llanquihue, San Francisco, etc.

Este no será un ferrocarril que partiendo de una estacion seguirá su marcha sin interrupcion hasta la estacion de término, sino que es un verdadero tranvia eléctrico que se detendrá durante todo el trayecto de su viaje donde los pasajeros lo deseen.

En cuanto al camino de Santa Rosa es verdad que él no es mui poblado, pero esto está léjos de ser inconveniente, porque con la construccion del nuevo tranvia la poblacion de Santiago propenderá a ensancharse considerablemente, lo que reportará evidentes ventajas a las condiciones hijiénicas de nuestra capital. El ideal de la hijiene pública moderna es la difusion de las poblaciones.

Los obreros, teniendo una fácil, rápida i barata comunicacion con la capital, se van a vivir a las nuevas poblaciones que se formarán a lo largo del trayecto recorrido por el tranvia eléctrico.

La formacion de estas nuevas poblaciones es de una imperiosa necesidad para Santiago, donde no existen barrios adecuados para los obreros.

I el tranvia eléctrico contribuiria a la realizacion de tan laudable propósito proporcionando a los obre-

ros el medio de trasladarse a sus talleres en ménos de cinco minutos. Pues sabemos que los tranvias eléctricos pueden marchar a razon de 40 a 50 kilómetros por hora en la parte sub-urbana, i en la ciudad, a fin de evitar accidentes, a razon de quince kilómetros por hora, término medio.

En cuanto a los peligros que puede presentar un tranvía eléctrico, son muchísimo menores, como lo manifiesta la *Revue Scientifique* (núm. 6 de febrero de 1893, páj. 170). Dice así:

«Los tranvías eléctricos de West-End, en Boston, han trasportado en 1890 cerca de 115 millones de viajeros con 15 accidentes mortales, de los cuales 5 atribuibles a la electricidad; durante el mismo tiempo los caminos de fierro de Massachusetts han tenido 325 muertos por 98 millones de viajeros.»

Se ve, pues, las numerosas ventajas que existen bajo todos respectos a favor de los tranvías eléctricos.

Otra faz mui importante tendria este tranvía, es el impulso que un ensayo feliz de esta idea vendria a dar a nuestra industria minera. El Congreso Minero reunido últimamente ha declarado que el ideal, para una provechosa esplotacion, seria conseguir que el ferrocarril se llevase hasta los mismos centros mineros. Ahora bien, el ferrocarril que mas se presta para subir pendientes i trepar laderas casi inabordables, es el tranvía eléctrico; puede escalar con toda facilidad hasta un 17%.

En el cajon de Maipo, a las puertas de Santiago, existen riquísimos veneros que estan casi vírjenes e inesplotados, por la carencia de medios de trasporte fácil i barato. Bastaria a este objeto con prolongar un ramal del tranvia eléctrico en proyecto.

A este respecto, el distinguido injeniero don Francisco J. San Roman me hacia ver la inmensa ventaja que resultaria, de la implantacion de los ferrocarriles eléctricos, para la industria minera.

Con relacion a la garantía que se va a conceder al solicitante...

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Debo observar al señor Diputado que la garantía se consulta en el artículo 3.°, i solo está actualmente en discusion el artículo 1.°

El señor CORBALAN MELGAREJO.—Está bien, señor Presidente; me reservaré entónces para cuando se trate el artículo 3.°

Solo he querido hacer algunas observaciones jenerales para demostrar a la Cámara que este asunto merece, por muchos motivos, su atencion.

A él considero vinculado un verdadero progreso para el pais. En Rio Janeiro i Panamá hai ya tranvias eléctricos que prestan incalculables servicios.

En Estados Unidos, hasta el 1.° de abril de 1892, segun la revista científica que he leido, habia 436 líneas, que en conjunto constituye 5,685 kilómetros.

Solo nosotros, señor Presidente, somos a veces rehácios a estas innovaciones industriales que enaltecerian nuestra cultura nacional.

Considero esta obra de tal trascendencia i tal importancia científica que mereceria una estatua quien tuviera enerjía i empuje para llevarla a cabo como ya lo mereció Wheelright en Valparaiso, que introdujo entre nosotros la navegacion a vapor.

El señor SALINAS.—Voi a esplicar, señor Presidente, las razones de mi voto, que será favorable a la concesion pedida por el señor Ossa, porque considero que a la realizacion de la obra de que se trata, la aplicacion de la electricidad como fuerza motriz, está vinculado el progreso industrial del pais.

La situacion actual de las industrias en Chile es precaria i dificultosa, principalmente por la falta de fuerza motriz obtenida en condiciones baratas; i entre tanto tenemos al alcance de la mano fuerzas poderosas en nuestros rios i canales, que están hoi lamentablemente perdidas. Los industriales se ven obligados a emplear el vapor como fuerza motriz, consumiendo anualmente de un millon a millon i medio de toneladas de carbon de piedra, siendo por lo ménos en las dos terceras partes de esta cantidad importado, lo cual hace que su precio dependa de las fluctuaciones del cambio i que ello contribuya a aumentar considerablemente los costos de produccion. La fuerza motriz obtenida por medio del vapor, recarga las industrias con un gasto diario de cinco, diez, quince o mas pesos, segun los casos.

El proyecto en debate, que tiene por objeto sustituir la fuerza del vapor por la fuerza eléctrica, vendra, pues, a introducir una economía considerable en los costos de produccion, ya que, mediante él, no será necesario producir la fuerza, sino trasportarla.

El señor San Roman, cuya opinion citaba el honorable Diputado por Copiapó señor Corbalan, me decia a mí tambien, con motivo de este proyecto, que la trasmision de la fuerza eléctrica para aplicarla a las industrias seria una conquista inapreciable para este pais, cuya situacion industrial es deplorable, debido principalmente a la dificultad de procurarse la fuerza motriz.

El honorable Diputado por Santiago señor Vial Ugarte decia que no comprendia el objeto de la trasmision de la fuerza de las aguas por medio del hilo eléctrico, cuando seria mucho mas fácil i sencillo ir a buscarla donde existe, teniéndola de la misma rueda hidráulica.

Considero que un lijero exámen bastará para convencerse de la poca solidez de este argumento. Desde luego, en realidad, no son tan numerosas las caidas i corrientes de agua, que se las encuentre siempre donde se las necesita: así, no las hai en el centro de las ciudades, i por este medio se puede traer la fuerza que representan. Llevar la fuerza hidráulica a donde ella se necesita, es lo mas conveniente.

En muchos puntos de los Estados Unidos en donde las aplicaciones eléctricas están mas adelantadas, la fuerza hidráulica se trasporta a las ciudades i sirve para muchos usos industriales: la aprovechan el herrero, el zapatero, etc., para mover sus utensilios. Se la lleva aun hasta el hogar doméstico i se la emplea para mover el cepillo i la máquina de coser.

I volviendo a la observacion del honorable señor Vial, yo creo que exijir a todos los que necesiten fuerza hidráulica a que vayan a buscarla en la orilla de los rios, seria como exijir que el peluquero que se sirve de esa fuerza hiciera la barba en la orilla misma del rio....

Considero, pues, que esta idea es mui útil. Probada la posibilidad de establecer un ferrocarril eléctrico, podríamos utilizar la fuerza empleada para

moverlo en muchas aplicaciones industriales i de todo jénero.

Yo iba a agregar, señor Presidente, algunas palabras acerca de un punto que ha tocado el honorable Diputado por Copiapó. Se ha dicho que la traccion eléctrica no se aplica en ninguna parte. No es esto exacto; en los Estados Unidos, segun aparece de la *Revista Científica Ilustrada*, existen nueve mil quilómetros de líneas férreas eléctricas.

El señor CORBALAN MELGAREJO.—¿Me permite el señor Diputado?... En la *Revista* que tengo a la mano se consultan datos hasta el 1.° de abril de 1892: en esa fecha habia en Estados Unidos cinco mil quilómetros.

El señor SALINAS.—La *Revista* a que me he referido alcanza al mes de junio último, i dice que en esa fecha existian nueve mil quilómetros.

El señor CORBALAN MELGAREJO.—Vea la Cámara cuánto han aumentado.

El señor SALINAS.—Hai, pues, allá nueve mil quilómetros, es decir, mas de tres veces la estension de nuestras vías férreas que, como se sabe, no pasan de dos mil quinientos quilómetros

I a tenido la traccion eléctrica en Norte-América tanta aceptacion, que casi se ha suprimido en absoluto la traccion animal i aun la traccion subterránea para reemplazarla por la eléctrica, que tiene ventajas considerables. Hai economía en el servicio, rapidez en la locomocion, aseo en el pavimento, porque con estas líneas no se necesita cubrir la vía con piedra de rio, sino que se puede dejar con la misma pavimentacion del resto; i por último, los accidentes son menores.

Fundado en estas someras consideraciones, yo daré con gusto mi voto al proyecto en discusion.

El señor EDWARDS (don Eduardo).—Creo, por mi parte, que debo manifestar tambien mi opinion que es contraria al artículo en debate.

Me encuentro completamente de acuerdo con el honorable Diputado que deja la palabra, en todo i por todo. Pero desgraciadamente, de los mismos antecedentes deduzco yo una consecuencia contraria: creo que con esta concesion, alejamos la posibilidad de que alguna vez se establezca en Chile la traccion eléctrica.

En el informe pasado por la Comision de Gobierno, se ha consultado una agregacion al artículo 6.°, que rogaria al señor Secretario se sirviera leer.

El señor SECRETARIO.—La agregacion dice:

«Si el concesionario estableciere el negocio de la transmision de fuerzas eléctricas, las utilidades que por él se obtengan se destinarán a reembolsar al Fisco las sumas que hubiere pagado por causa de la garantía establecida en el artículo 3.°»

El señor EDWARDS (don Eduardo).—Como ve la Honorable Cámara, para llegar a esta trasmision de la fuerza por la electricidad, se necesitará, nada mas que para el ferrocarril, del concurso de capitales estranjeros. I si los industriales o capitalistas cuyos capitales se busquen para esta empresa supieran que las entradas de ella están de antemano comprometidas a favor de una deuda hipotecaria, que es una segunda hipoteca, es evidente que ninguno querria prestar capitales. Porque va a ser necesario sacar 2,000 libras esterlinas para servir esa deuda contraida para la construccion de ese ferrocarril.

¿Es posible que en estas condiciones llegue a establecerse la empresa? A mí me parece que nó.

I, sin embargo, acordando la concesion que ahora se pide i que va a ser de imposible realizacion, vamos a impedir que otras personas, que han hecho sobre la materia estudios detenidos i que llevan invertidos algunos capitales, puedan realizar su negocio desde el momento en que se encontrarán con que se ha hecho una concesion mui favorecida a otras personas.

Esta es una de las razones que tengo para creer que, siendo un negocio mui grande éste de llevar la fuerza a domicilio, la concesion en debate viene a hacer imposible el desarrollo de esta clase de empresas.

Hai, por otra parte, la cuestion de la garantía...

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Me permito observar al señor Diputado que solo está en discusion el artículo 1.° i no el 3.°, que es el que consulta la garantía.

El señor EDWARDS (don Eduardo).—En efecto, señor Presidente, i yo, por mi parte, solo he querido discutir el artículo 1.°; pero como una razon en contra de la concesion que por él se otorga, daba esta de la garantía, porque tengo el convencimiento de que la concesion seria inútil i la obra no podria realizarse sin la garantía.

Indudablemente, si no se concediera la garantía, yo no vacilaria en dar mi voto a todos los artículos del proyecto, desde el primero hasta el último. I lo haria así, porque lo que es el negocio mismo, comercialmente hablando, es asunto que deben estudiar i resolver los concesionarios; i en cuanto al uso de los caminos, es materia que corresponde a las municipalidades. Nuestro papel, de consiguiente, si no hubiera garantía, se limitaria a aprobar el proyecto.

Pero, existiendo la garantía, se produce la dificultad. Yo no puedo dar mi voto a este artículo porque la aprobacion de los artículos 1.° i 2.° seria inoficiosa si no venia acompañada de la del artículo 3.°, que da la garantía.

Sin embargo, como el señor Presidente me observa que no está en discusion la garantía, dejo la palabra.

El señor GAZITUA.—Concretada la discusion únicamente al artículo 1.°, debo manifestar a la Cámara que daré mi voto a este artículo por las razones que tuve el honor de esponer en la discusion jeneral. Creo que la simple concesion que este artículo consulta, es una cuestion administrativa simplemente; i desde que no se concede tampoco una esprepiacion, el asunto del uso de los caminos corresponde solo a las municipalidades.

Establecido este hecho, necesito a la vez pedir que se deje constancia en el acta de que ni el artículo 1.° del proyecto en debate, ni ninguno de los otros que contiene, establecen cosa alguna respecto de la concesion que el Estado hará para la trasmision de la fuerza motriz. Por consiguiente, debe entenderse que sobre este particular ninguna concesion hace el Estado.

El señor CORBALAN MELGAREJO.—Tengo en la mano, honorable Diputado, el decreto supremo que concede a los señores Ossa derecho para usar las

aguas del rio Maipo i para hacer las instalaciones necesarias con el objeto de producir la fuerza motriz. Este derecho está apoyado por un luminoso informe evacuado por el señor fiscal de la Excma. Corte, don Ambrosio Montt.

Pediria al honorable Presidente tuviera la bondad de hacer leer ese decreto.

El señor GAZITUA.—No me opondré a la lectura del referido decreto, que ha podido espedirse, puesto que las aguas de los rios son de uso público; pero debo advertir que un decreto puede ser anulado por otro o por una lei. I como precisamente yo presentaré un proyecto de lei relativo a la trasmision de la fuerza motriz de nuestras aguas, quiero que se deje constancia de que el artículo 1.° no hace concesion alguna respecto de esa trasmision.

El señor CORBALAN MELGAREJO.—Tenga la bondad, honorable Presidente, de hacer leer el decreto a que me he referido.

El señor SECRETARIO.—Dice como sigue:

«Núm. 1,626.—Santiago, 30 de octubre de 1894.—Vistos estos antecedentes, i considerando lo que los rios o sean las corrientes que por su volúmen i su curso detallado llevan el nombre de tales, son, como lo espresa el fiscal de la Excma. Corte Suprema de Justicia, del dominio nacional de uso público i entran en la clase de bienes e intereses colectivos a cargo i bajo la administracion del Gobierno;

Que don Santiago A. Ossa, concesionario de las municipalidades de Santiago i de la Victoria, para establecer una línea de tranvías eléctricos en el camino de Santa Rosa, necesita utilizar como fuerza motriz, las aguas del rio Maipo para llevar a cabo esta obra, que es de utilidad pública;

Que aun cuando no está reglamentada especialmente esta clase de concesiones no hai ninguna disposicion legal que la prohiba, ni perjuicio alguno en otorgar lo que se solicita desde que dichas aguas serán utilizadas sin consumirlas, devolviéndolas a su propio cauce; i

Que una lei especial autoriza la espropiacion de los terrenos que el concesionario señor Ossa necesitará para las estaciones e instalaciones eléctricas e hidráulicas de la mencionada línea de tranvías, decreto:

1.° Se concede a don Santiago A. Ossa el permiso que solicita para emplear las aguas del rio Maipo, en servicio de la línea de tranvias eléctricos que va a establecer en el camino de Santa Rosa i demas instalaciones anexas;

2.° El permiso se otorga sin perjuicio de terceros i bajo las siguientes condiciones:

a) El señor Ossa empleará las aguas del rio Maipo que sobran de las que toma el canal de Maipo; i

b) El punto de sacadas de las aguas se colocará, en consecuencia, despues de las boca-tomas de dicho canal i las aguas serán devueltas íntegramente al rio, doscientos metros ántes de la boca-toma que hubiere inmediatamente mas abajo.

3.° Se concede asimismo al señor Ossa el permiso de hacer en la ribera i en el cauce del rio las obras necesarias para el aprovechamiento de las aguas.

4.° El señor Ossa someterá previamente a la aprobacion del Ministerio de Industria i Obras Públicas los planos i especificaciones de dichas obras, i en el uso de la concesion que se le otorga por el presente decreto se someterá ademas a todas las disposiciones que se dictaren sobre estas concesiones, en jeneral i en particular a las que dicte el Ministerio indicado al aprobar los planos.

Tómese razon i comuníquese.—MONTT.—*M. A. Prieto.*»

El señor GAZITUA.—Con la misma oportunidad podria yo pedir que se leyera la solicitud del señor Gaete Sotomayor relativa a un objeto análogo.

El señor VALDES VALDES (Presidente.)—No se encuentra en la Mesa esa solicitud, señor Diputado.

El señor DIAZ BESOAIN.—Pido la palabra.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Tiene la palabra el honorable Diputado de Vichuquen.

El señor DIAZ BESOAIN.—Aunque yo no acepto, señor Presidente, los artículos 3.°, 4.° i 5.°, relativos a la garantía, creo que para el caso en que la Cámara apruebe el 1.°, como parece natural, debe hacerse en él una agregacion para establecer que la concesion es sin perjuicio de aquellos que puedan tener acordadas las municipalidades de Santiago i San Bernardo.

Podria ocurrir que el concesionario pretendiera llevar su línea por calles o trayecto ya concedidos a la Empresa del Ferrocarril Urbano o a otra cualquiera.

Solo en el preámbulo se hace referencia a estas concesiones; pero dados los términos en que están redactados los artículos del proyecto, bien pudiera entenderse que la nueva línea podia, como he dicho, construirse por las mismas calles ocupadas por otros concesionarios, i que de aquí se orijinaran dificultades.

Aunque yo no daré mi voto al artículo, para el caso que él sea aprobado por la Honorable Cámara, creo conveniente que se diga que esta concesion se hará sin perjuicio de las anteriormente acordadas en favor de terceros.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Continúa la discusion del artículo conjuntamente con la indicacion propuesta por el señor Diputado de Vichuquen.

El señor PLEITEADO.—Desearia, Honorable Presidente, que alguno de los miembros de la Comision informante nos dijera a cuánto alcanzará la pérdida que podrá esperimentar el Estado en el caso que se haga efectiva la garantía.

Hago esta pregunta, porque he tenido la desgracia de no encontrarme en la sesion pasada, i no me he formado un concepto claro de la cuestion en debate. Por esto, para votar el artículo, necesito tener algun conocimiento mas.

Si algun miembro de la Honorable Comision informante, me pudiera dar los datos que solicito, se lo agradeceria.

El señor DIAZ BESOAIN.—Aunque no pertenezco a la Comision informante puedo proporcionar a Su Señoría algunos datos; porque afortunadamente he tenido que tomar parte como accionista en el ferrocarril de Pirque, i en una empresa que se pensó

organizar para traer a Santiago la fuerza motriz necesaria para la instalacion de la luz eléctrica.

Por lo que respecta al ferrocarril, me parece que las pérdidas pueden estimarse en un ocho o diez por ciento del capital que se invierta.

Tengo esta conviccion, porque el ferrocarril a Ñuñoa hasta ahora no deja utilidad sino pérdidas, a pesar de atravesar un trayecto bastante poblado; i la poblacion de la calle de Santa Rosa, que atravesaria este ferrocarril, no tiene la décima parte de los habitantes que tiene aquélla.

El señor CORBALAN MELGAREJO.—Pero el nuevo ferrocarril recorrerá no solamente las calles de Santa Rosa, sino parte del barrio del Matadero, el Llano de Subercasseaux, etc.

El señor DIAZ BESOAIN.—Conozco todo eso, como el camino del Mariscal, que recorreria este ferrocarril, pero en todo ese trayecto no hai poblacion que pueda sostenerlo.

En cuanto a la otra parte del proyecto, para la trasmision de la fuerza motriz, me parece seguro que el negocio será ruinoso.

En compañía de otros señores, concebimos hace algun tiempo la idea de traer a Santiago la fuerza motriz, para dotar a la ciudad de luz eléctrica e impulsar las industrias en jeneral.

Para este efecto, hicimos venir de Suiza a un distinguido injeniero, que habia formado parte de la empresa que llevó la fuerza por medio de la electricidad a la esposicion de Francfort, en diciembre de 1891. Tuvimos que pagar los gastos de viaje i el honorario del injeniero, i a pesar de todo eso, despues de un estudio detenido del negocio, hubimos de llegar al resultado de que en el estado actual del cambio, la empresa tenia que dejar pérdidas considerables i resolvimos abandonarla.

No sé si estas esplicaciones dejen satisfecho al honorable Diputado de Temuco, pero yo me he permitido darlas porque tengo el convencimiento de que esta empresa ni puede ser un buen negocio actualmente.

El señor WALKER MARTINEZ.—En la Comision de Hacienda se tomó en cuenta, señor Presidente, que el servicio de siete por ciento sobre el capital garantido ascenderia solo a 4,900 libras esterlinas, de las cuales quedaban contraafianzadas la tercera parte, debiendo por consiguiente el Estado responder solamente por 3,200 libras, cantidad que, al cambio actual de quince peniques, ascenderia a 48,000 pesos.

El desembolso anual seria, pues, de 48,000 pesos, encontrándose incluido en esta cantidad el 2 por ciento de amortizacion, de tal manera que se puede decir que, aun cuando la línea no produjera un centavo, el gasto que ella impondria al Estado no pasará de 27,000 pesos.

Esto en el caso de no producir ganancia alguna, i todavía así, la Comision creyó que quedaria de sobra compensado el gasto con las ventajas que reportaria Santiago con la trasmision de la fuerza por medio de la electricidad, desde los rios vecinos hasta nuestras fábricas.

El señor DELANO (don Alfredo).—Todas las observaciones que se han hecho hasta ahora, señor Presidente, se han referido a la garantía que se pide para el ferrocarril en proyecto. Ningun señor Diputado se ha opuesto a la única idea que consulta el artículo 1.°, que es la concesion al señor Ossa para que construya un ferrocarril. A esta idea, segun entiendo, no se puede hacer objecion alguna, i talvez lo mas conveniente seria aceptarla desde luego.

El señor PLEITEADO.—Debo empezar por manifestar mi reconocimiento a los señores Diputados, que aun cuando no sean miembros de la Comision, han suministrado datos para ilustrar nuestro criterio en este asunto.

El señor WALKER MARTINEZ.—Yo soi miembro de la Comision, señor Diputado, i por eso he dado datos.

El señor PLEITEADO.—Ignoraba esa circunstancia.

El señor WALKER MARTINEZ.—I como miembro de la Comision consideré un deber de cortesía dar los datos que Su Señoría necesitaba.

El señor PLEITEADO.—Agradezco a Su Señoría el cumplimiento de ese deber de cortesía.

No me encontré presente, señor Presidente, en la discusion jeneral de este proyecto, i por convencido que esté de que él se inspira en los mejores propósitos, creo que estamos obligados, tratándose de un alto interes público, a dar nuestro voto con toda conciencia.

He procurado conocer todos los antecedentes de la importante obra que se propone, pero hasta la fecha no me ha sido dado formarme un concepto claro de ella. Lo mismo les pasa a algunos de mis honorables colegas. Sin que tengamos el propósito de oponernos al proyecto, justo i natural es que deseemos resolverlos con pleno conocimiento, lo que no podemos hacer por la falta de antecedentes. El honorable Diputado de Copiapó nos hablaba, por ejemplo, de una vista del fiscal relativa a este asunto, que no conocemos i que es necesaria para ilustrar nuestro voto.

El señor CORVALAN MELGAREJO.—La vista que espidió el Fiscal señor Montt, se refiere a la solicitud en que el señor Ossa pedia que se le concediera permiso para utilizar las aguas del rio Maipo. El señor Montt declaró en esa vista, estensa i luminosa, como todas las suyas, que aquellas aguas eran del dominio público i que podian, por consiguiente, concederse para un fin de utilidad tambien pública, como el que se proponia el señor Ossa.

En esta vista se fundó el decreto supremo que hizo la concesion pedida.

El señor PLEITEADO.—Agradezco su interrupcion al honorable Diputado por Copiapó; pero, a pesar de ella, mi duda subsiste, i es precisamente esa duda i el deseo de ver bien claro en el asunto, lo que me obliga a pedir segunda discusion para el artículo en debate, lo que tendré que hacer tambien respecto de los demas de que consta el proyecto. Deseo estudiar el asunto cuanto me sea posible; i al pedir segunda discusion, no me mueve propósito alguno de hostilidad contra el proyecto, sino el deseo de emitir mi voto con conocimiento de causa.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Debo advertir al señor Diputado que el artículo en debate se encuentra en segunda discusion, por haberla pedido en la sesion anterior, en que se trató de este asunto, el honorable señor Gazitúa. Sin em-

bargo, como las observaciones de Su Señoría se refieren mas bien al artículo 3.°, se podria dejar este artículo tambien para segunda discusion.

El señor PLEITEADO.—Está íntimamente ligado todo el proyecto con el artículo 3.°, porque segun parece, sin la garantía no se realizará la obra.

El señor MONTT.—El artículo 1.°, que es el que está en debate, solo trata de la concesion del permiso para la construccion del ferrocarril, i siendo así, no puede encontrar resistencia en la Cámara: desde que hai una persona que desea realizar la obra, debemos autorizarla para que la ejecute. El artículo 2.°, que contiene únicamente disposiciones relativas a los plazos para la presentacion de los planos i otras análogas, tampoco puede presentar dificultades.

Estas comienzan en el artículo 3.°, que se refiere a la garantía para los capitales que se inviertan en la obra. Es verdad que ésta no se llevará a cabo si no se concede la garantía, i que en consecuencia, por este artículo debíamos comenzar la discusion, como de hecho la han principiado los señores Diputados, refiriendo a él las observaciones que han formulado. Pero ya que hemos comenzado por el primer artículo, debemos aprobarlo, lo mismo que el segundo, que tiene con aquél una relacion inmediata, sin que ninguno imponga gravámen o perjuicio alguno al país, dando, por el contrario, autorizacion para realizar una obra que talvez pueda ser útil.

Cuando llegue la discusion del artículo 3.° recaerá votacion respecto de la garantía, i segun el resultado de ella, se continuará o no la discusion del proyecto en la forma en que está, o el empresario proponga una forma distinta. Yo desde luego anticipo que votaré en favor de los artículos 1.° i 2.° i en contra del artículo 3.°

Por ahora, no debemos enredarnos en discutir sobre si se concede o no el permiso solicitado, i la garantía que se pide en el artículo 3.°. Debemos solamente votar el artículo 1.°

El señor GAZITUA.—Yo pienso, como el honorable Diputado, que debemos hacer la concesion del permiso; pero como existe en el proyecto una garantía, sin la cual muchos señores Diputados creen que la obra no se realizará, natural es que se haya mezclado en la discusion del artículo 1.° la de los demas artículos.

Me parece, señor Presidente, que esta empresa no es un buen negocio por ahora, dada la situacion por que atraviesa el país, por la falta de circulante metálico, pero que, cambiando la situacion i circulando en Chile una moneda de valor fijo, el ferrocarril propuesto seria un negocio brillante.

Acepto, por tanto, honorable Presidente, la opinion del honorable Diputado por Petorca, en cuanto a prestar aprobacion a los artículos 1.° i 2.° Creo que nosotros debemos acceder a la solicitud del señor Ossa sin garantía alguna, pero sin tomar en cuenta tampoco las pérdidas que pueda esperimentar. Si el cambio sube, el negocio se realizará indudablemente; en el caso contrario, habrá quedado sin efecto la concesion.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—¿Algun señor Diputado usa de la palabra?

Si ningun honorable Diputado usa de la palabra, daré por cerrado el debate.

Cerrado el debate.

En votacion el artículo 1.°

Fué aprobado por veinte votos contra seis, absteniéndose de votar el señor Ossa.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—En votacion la indicacion para que se agregue la frase propuesta por el señor Díaz Bosoain.

El señor SECRETARIO.—Dice así:

«Sin perjuicio de las concesiones que las municipalidades de Santiago i San Bernardo hubieren hecho a otras personas i que fueren opuestas a la presente.»

El señor GAZITUA.—¿Quién ha hecho la indicacion i qué objeto tiene?

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Estamos en votacion, señor Diputado.

El señor GAZITUA.—Yo votaré en contra de la agregacion, porque ella puede anular la concesion que se otorgue.

Votada la indicacion del señor Díaz Besoain, fué aprobada por 19 votos contra 7, absteniéndose de votar el señor Ossa.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—En discusion el artículo 2.°

El señor SECRETARIO.—Dice así:

«Art. 2.° El empresario queda obligado a presentar los planos de la obra para su aprobacion dentro de los seis meses siguientes a la aprobacion de esta lei.

Los trabajos de construccion se iniciarán en el término de seis meses contados desde la fecha de la aprobacion de los planos por el Presidente de la República i deberán quedar terminados, i entregada la línea al tráfico público, en el plazo de dos años, contados desde la misma fecha.»

El señor VALDES VALDES (Presidente).—¿Algun señor Diputado usa de la palabra?

Si ningun señor Diputado usa de la palabra, ni exije votacion, daré por aprobado el artículo.

Aprobado.

En discusion el artículo 3.°

El señor SECRETARIO.—Dice como sigue:

«Art. 3.° El empresario podrá emitir bonos por el valor a que alcance el costo efectivo i comprobado del ferrocarril e instalaciones anexas, no pudiendo exceder de ochenta mil libras esterlinas la emision de estos bonos.

Los bonos ganarán un interes anual de cinco por ciento i tendrán una amortizacion acumulativa de dos por ciento.

El Estado garantiza el servicio de estos bonos.

La emision de estos bonos no podrá hacerse sino despues de trascurridos tres meses desde la fecha en que el ferrocarril sea entregado al tráfico público.»

La Comision reduce la garantía a setenta mil libras.

El señor EDWARDS (don Guillermo).—Pido la palabra.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor EDWARDS (don Guillermo).—Siendo la resolucion de este asunto negocio de importancia, i dado el escaso número de señores Diputados presentes, por encargo de uno de mis honorables colegas que desea tomar parte en este debate, pido segunda discusion para el artículo.

El señor GAZITUA.—Por si no me encuentro

presente en la sesion del sábado próximo, en que se seguirá discutiendo este proyecto, voi desde luego a formular una indicacion que se refiere al artículo 3.°, como el 8.°, i es la siguiente:

«El Estado garantiza por treinta años el servicio de estos bonos.»

El proyecto, en su informe actual, garantiza por veinticinco años el servicio de los bonos, pero como puede suceder que se suspenda el pago de la amortizacion, estimo necesario que si la Cámara acuerda la garantía, lo haga en forma que sea un negocio tanto para el Estado como para los particulares. Yo no defiendo con esto el interes fiscal; defiendo los intereses nacionales; i por lo mismo, creo que haciendo ricos a los particulares, conseguiremos tambien que el Estado se beneficie.

Considero, pues, necesario reformar los artículos 3.° i 8.° a fin de que el proyecto sea mas viable.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—En discusion la indicacion del honorable Diputado por Ancud, conjuntamente con el artículo en debate.

Si ningun señor Diputado usa de la palabra, quedará el artículo para segunda discusion.

Queda para segunda discusion.

En discusion el artículo 4.°

El señor SECRETARIO.—Dice así:

«Art. 4.° Tanto el ferrocarril como las instalaciones correspondientes quedan hipotecadas al Estado por el valor total de la emision de bonos a que se refiere el artículo 3.°»

El señor EDWARDS (don Guillermo).—Este artículo, señor Presidente, está íntimamente relacionado con el anterior, porque, si no se concede la garantía, la hipoteca no tendria razon de ser. Por consiguiente, pido segunda discusion para él.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—¿Algun señor Diputado usa de la palabra en la primera discusion?

Si ningun honorable Diputado usa de la palabra, quedará el artículo para segunda discusion.

Queda para segunda discusion.

En discusion el artículo 5.°

El señor SECRETARIO.—Dice así:

«Art. 5.° Para que tenga efecto la garantía acordada en el artículo 3.°, el concesionario deberá dar al Estado fianzas suficientes, calificadas por el Presidente de la República, por la tercera parte de la cantidad que fuere necesaria para hacer el servicio de bonos, hasta la completa cancelacion de éstos.»

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Como este artículo está relacionado con los anteriores, si a la Cámara le parece, puede quedar tambien para segunda discusion.

Queda para segunda discusion.

El señor ALFONSO.—Mejor seria, señor Presidente, dejar para segunda discusion todos los demas artículos.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Si nadie se opone, quedarán para segunda discusion todos los artículos restantes.

Quedan para segunda discusion.

No hai otros asuntos industriales de que tratar a no ser que se estime como tal una solicitud de la Municipalidad de Valdivia para establecer el servicio de agua potable i de desagüe en aquella ciudad.

El señor ROBINET.—No conocemos este proyecto.

El señor LAMAS.—¿Se ha publicado este proyecto con su informe?

El señor WALKER MARTÍNEZ.—La Comision de Gobierno informó esta solicitud considerándola como asunto industrial, porque ella ha sido presentada por un particular, aunque algunas tengan un interes local. Su orijen es particular e industrial.

El señor ROBINET.—Yo he dicho solamente que no conocemos este asunto.

El señor WALKER MARTINEZ.—Si es así, convendria que se publicaran los antecedentes de este negocio, que es de alguna novedad.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Entónces quedará aplazada la discusion del proyecto.

El señor ROBINET.—Podriamos seguir con los proyectos en tabla, para aprovechar lo que queda de la sesion.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Tomaria el silencio de la Cámara como de asentimiento.....

El señor LAMAS.—Nó, señor Presidente; yo me opongo.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Se levanta la sesion.

Se levantó la sesión.

JORJE E. GUERRA,
Redactor.