Sesion 51.ª ordinaria en 17 de Agosto de 1894

PRESIDENCIA DEL SEÑOR VALDES VALDES

SUMARIO

Se lee el acta de la sesión anterior, y después de algunas observaciones del señor Alfonso se le da por aprobada. —Cuenta.—Se pone en discusión un informe de la Comisión de Gobierno en el cual ésta indica que se envíen al archivo ciertos proyectos de ley, mociones y solicitudes.—Se aprueba el informe, exceptuándose, á petición del señor Robinet, una solicitud de don Juan Agustín Palazuelos para construir un ferrocarril; á petición del señor Edwards don Eduardo un proyecto referente á la creación de una caja de ahorros para los empleados de ferrocarriles; y á petición del señor Feliú, un proyecto de suplemento al presupuesto de 1893, del Ministerio del Interior.—El señor Sanfuentes observa que aunque el señor Fisher no ha firmado el informe de la Comisión de Elecciones, relativo á las de Combarbalá, por hallarse ausente de Santiago, se adhiere á dicho informe.—Se discuten y aprueban las modificaciones introducidas por el Senado, en el proyecto sobre derechos de internación de ciertas sales potásicas.—Se discute y aprueba en general y particular un proyecto que concede permiso para construir un ferrocarril de sangre en Coquimbo.—Se pone en discusión un proyecto que otorga ciertas concesiones para construir un ferrocarril entre Melipilla y Valparaíso.—A indicación del señor González Errázuriz se acuerda aplazar la consideración de este asunto hasta que esté presente el señor Ministro de Obras Públicas. —Se discute y aprueba en general y particular un proyecto de la Comisión de Hacienda que eleva los derechos de importación de los cigarrillos.

DOCUMENTOS

Mensaje del Presidente de la República con el que acompaña diversos acuerdos de la Municipalidad de Valparaíso relativos á impuestos municipales.

Id. del id. con el que remite una nota del Intendente de Tacna en la cual transcribe un acuerdo de la Municipalidad de Arica, relativa á la derogación del impuesto personal.

Id. del id. con el que remite una nota del Intendente de Talca en la cual transcribe un acuerdo de la Municipalidad de Pencahue relativo al mismo asunto.

Oficio del señor Ministro de Hacienda con el que remite los antecedentes relativos á la isla de Pascua.

Informe de los señores Javier Errázuriz E. y Joaquín Prieto sobre las elecciones de Santiago.

Id. de la mayoría de la Comisión permanente de elecciones sobre las de Combarbalá.

Id. de la Comisión de Gobierno referente al archivo de ciertos asuntos.

S. O. DE P.

Se lee el acta siguiente:

«Sesión 50.ª ordinaria en 16 de Agosto de 1894.—Presidencia del señor Valdés Valdés.—Se abrió á las 3 hs. 30 ms. P. M. y asistieron los señores:

Alfonso, Paulino	Montt, Pedro
Bannen, Pedro	Ochagavía, Silvestre
Bañados Espinosa, Julio	Ossa, Macario
Barros, Octavio	Palacios, Carlos A.
Bello Codecido, Emilio	Pinochet, Gregorio A.
Besa, Carlos	Pinto Agüero, Marcial
Boizard, Carlos	Pleiteado, Francisco de P.
Bunster, J. Onofre	Prieto Hurtado, Joaquín
Campino, Eduardo	Río, Agustín del
Campo, Máximo (del)	Risopatrón, Carlos V.
Concha S., Carlos	Robinet, Carlos T.
Correa S., Juan de Dios	Sanfuentes, Vicente 2.°
Corvalán Melgarejo, Ramón	Scotto, Federico
Délano, Alfredo	Silva Cruz, Raimundo
Délano, Eduardo	Silva Ureta, Ignacio
Díaz Besoaín, Joaquín	Silva Vergara, J. Antonio
Edwards, Eduardo	Subercaseaux, Julio
Edwards, Guillermo	Soto, Manuel Olegario
Errázuriz, Javier	Tocornal, Juan E.
Errázuriz U., Rafael	Undurraga, Francisco
Espiñeira, Antonio	Urrejola, Gonzalo
Feliú, Daniel	Vázquez, Erasmo
Ferrada, Manuel Francisco	Velázquez, José
Gazitúa B., Abraham	Vergara, Luis A.
González, J. Antonio	Vial Ugarte, Daniel
González E., Nicolás	Vidal, Francisco A.
Guzmán I., Eugenio	Videla, Eduardo
Herboso, Francisco J.	Walker Martínez, Joaquín
Herquíñigo, Aníbal	Yáñez, Eliodoro
Irarrázaval, Carlos	y los señores Ministros del Interior, de Relaciones Exteriores, Culto y Colonización, de Guerra y Marina y de Industria y Obras Públicas y el Secretario.
Infante, Pastor	
Lamas, Alvaro	
Lazcano, Agustín	
Matte Pérez, Ricardo	
Meeks, Roberto	
Mira, Juan José	

Se leyó y fué aprobada el acta de la sesión anterior.

Se dió cuenta:

1.° De ocho oficios del Honorable Senado:

Con uno devuelve aprobado con modificaciones el proyecto de ley acordado por esta Cámara que aumenta la pensión de montepío de que disfruta doña Carmen Peñailillo, viuda del general don José Hinojosa.

En otro comunica que ha negado su aprobación al proyecto de ley aprobado por esta Cámara que concede al capitán don José Manuel Latorre el abono de tres años, para los efectos de su retiro.

En otro comunica que también ha negado su aprobación al proyecto, aprobado por esta Cámara, que concede á doña Emilia Kunstmann, viuda de Landbeck, una pensión de 300 pesos anuales.

Quedaron en tabla.

Con los cinco siguientes devuelve aprobados sin modificación los siguientes proyectos de ley acordados por esta Cámara: el que concede á doña Isabel Aliste una pensión de veinte pesos mensuales; el que concede á doña Beatriz Ramón una pensión de veinte pesos mensuales; el que concede una pensión de ciento ochenta pesos al año á doña Rosa Ravanal; el que considera al sargento don Juan Jesús Bravo como muerto en acción de guerra y asigna á la viuda é hijos de éste la pensión que señala la ley de 22 de Diciembre de 1881, y el que hace un abono de tiempo necesario para obtener cuarto premio al sargento don Florencio Díaz.

Se mandaron comunicar á S. E. el Presidente de la República.

2.° De un oficio del señor Ministro de Justicia é Instrucción Pública con el que remite la memoria del Departamento de su cargo correspondiente al año de 1893.

3.° De dos oficios de las municipalidades de Talca y de Angol en los que piden la derogación del impuesto personal.

4.° Del presupuesto de la Municipalidad de Tecopilla.

5.° De dos informes de la Comisión de Guerra y Marina:

Uno sobre el proyecto de ley aprobado por la Honorable Cámara de Senadores en virtud del cual se exime á los jefes del Ejército de la licencia que para contraer matrimonio exige el artículo 1.° del título 51 de la Ordenanza General del Ejército.

Para tabla.

Y el otro sobre la solicitud del subteniente retirado don Gumecindo Rivera.

A Comisión Revisora.

6.° de tres solicitudes particulares:

Una del coronel don Florencio Baeza en que pide abono de servicios para los efecto de su retiro.

A Comisión de Guerra.

Otra de don Marcos Trewhela en la que pide permiso y otras concesiones para la construcción de un ferrocarril de trocha angosta entre Talca y el puerto Queri, á orillas del Maule.

A Comisión de Gobierno.

Y la última de don Víctor W. Castro en la que pide la devolución de algunos antecedentes acompañados á una solicitud que presentó en 1892.

Se mandó hacer la devolución en la forma acostumbrada.

El señor Robinet hizo indicaciones para que la Cámara celebrara sesión al día siguiente con el objeto de ocuparse de solicitudes industriales y para que la segunda hora de las sesiones de los sábados se dedicara á solicitudes particulares.

Ambas indicaciones fueron aprobadas por asentimiento tácito.

El señor Alfonso hizo indicación para que la tercera Comisión de Elecciones enviara á la Cámara todos los datos y antecedentes que hubiera reunido acerca de las elecciones de Santiago. Hicieron uso de la palabra los señores Robinet, Errázuriz don Javier y Silva Cruz.

La indicación fué aprobada por asentimiento tácito.

El señor Corvalán pidió á la Comisión de Constitución, Legislacion y Justicia informara lo más pronto posible acerca de las inhabilidades que pudieran afectar á algunos señores Diputados por contratos con el Fisco.

Hizo uso de la palabra el señor Palacios.

El señor Díaz Besoaín hizo indicación para que todos los antecedentes relativos á compañías extranjeras de seguros y que se pasaron á la Comisión mixta que estudiaba los negocios salitreros, pasaran á la Comisión de Hacienda.

Se aprobó por asentimiento tácito.

El señor Feliú hizo algunas observaciones relativas al servicio de las aduanas. Suscitóse un incidente en el cual tomaron parte los señores Mac-Iver (Ministro del Interior) y Walker Martínez.

Entrando en la orden del día continuó la segunda discusión del artículo 3.° del proyecto de acuerdo de la Comisión de Elecciones, sobre las de Rancagua, Maipo y Cachapoal, conjuntamente con la indicación del señor Corvalán para que el artículo pasara de nuevo á Comisión.

Hicieron uso de la palabra los señores Alfonso, Infante, Silva Cruz, Walker Martínez y Gazitúa.

Cerrado el debate se procedió á votar la indicación del señor Corvalán, la cual fué desechada por 43 votos contra 10, absteniéndose de votar un señor Diputado.

El artículo 3.° del proyecto de acuerdo fué aprobado por asentimiento tácito, absteniéndose de votar los señores Alfonso y Corvalán.

El proyecto dice así:

«Art. 1.° Apruébanse los poderes presentados por don Antonio Espiñeira, declarándose que le corresponde representar al departamento de Rancagua.

Art. 2.° Apruébanse los poderes presentados por don Francisco J. Herboso, declarándose que le corresponde representar al departamento de Maipo.

Art. 3.° Apruébanse los poderes presentados por don Pastor Infante, declarándose que le corresponde representar al departamento de Cachapoal.»

Habiendo llegado la hora, se levantó la sesión.

Eran las 6 P. M.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—¿Está exacta?

El señor ALFONSO.—Me parece, señor Presidente, que no se ha dejado constancia de que el honorable Diputado por Copiapó, señor Corvalán y el que que habla, nos abstuvimos de votar el artículo 3.° del

proyecto de acuerdo de la Comisión, relativo á las elecciones de Rancagua, Maipo y Cachapoal.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Efectivamente, señor Diputado, y si no se hace otra observación al acta, la daré por aprobada con esta salvedad.

Aprobada.

Se dió cuenta:

1.° De los siguientes mensajes de S. E. el Presidente de la República:

I.—«Conciudadanos del Senado y de la Cámara de Diputados:

Adjunto tengo el honor de enviaros tres oficios aprobados por la Municipalidad de Valparaíso, en dos de ellos solicita la derogación de las disposiciones de la ley de 22 de Diciembre de 1891 relativas al impuesto personal y á las asambleas electorales, y en el tercero pide alguna resolución del Congreso con motivo de haberse fijado la contribución de haberes por un reducido número de electores.

Santiago, 14 de Agosto de 1894.—JORGE MONTT. —*Enrique Mac-Iver.*»

II.—«Conciudadanos del Senado y de la Cámara de Diputados:

Tengo el honor de remitiros, original, la nota del Intendente de Tacna en que transcribe el acuerdo celebrado por la Municipalidad de Arica á fin de solicitar del Congreso Nacional la derogación de las disposiciones relativas al impuesto personal.

Santiago, 14 de Agosto de 1894.—JORGE MONTT. —*Enrique Mac-Iver.*»

III.—«Conciudadanos del Senado y de la Cámara de Diputados:

Adjunta tengo el honor de remitiros, original, la nota del Intendente de Talca en la que transcribe el acuerdo de la Municipalidad de Pencahue para solicitar del Congreso Nacional la derogación de las disposiciones relativas al impuesto personal.

Santiago, 14 de Agosto de 1894.—JORGE MONTT. —*Enrique Mac-Iver.*

2.° De los siguientes oficios de S. E. el Presidente de la República:

«Santiago, 14 de Agosto de 1894.—Por el oficio de V. E. número 85, de 6 del actual, me he impuesto de que la Honorable Cámara de Diputados, en sesión de 2 del corriente, ha elegido á V. E. para su Presidente y á los señores Carlos Besa y Eliodoro Yáñez para primero y segundo Vicepresidentes, respectivamente.

Dios guarde á V. E.—JORGE MONTT.—*Enrique Mac-Iver.*»

«Santiago, 14 de Agosto de 1894.—Por oficio de V. E. número 82, de 4 del actual, me he impuesto del proyecto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados que acuerda proceder á la elección de Diputados una vez que el Congreso dicte una ley con el objeto de proveer al nombramiento de las juntas receptoras respectivas, en las trece mesas de las subdelegaciones 1.ª, 2.ª, 3.ª, 4.ª, 5.ª, 6.ª, 7.ª, 8.ª, 9.ª y 10.ª del departamento de Parral que no funcionaron el 4 de Marzo último.

Dios guarde á V. E.—JORGE MONTT.—*Enrique Mac-Iver.*»

3.° Del siguiente oficio del señor Ministro de Hacienda:

«Santiago, 14 de Agosto de 1894.—Originales tengo el honor de remitir á V. E. los antecedentes que obran en este Ministerio relativos á la isla de Pascua y que sólo hoy han sido enviados á ese departamento por el Ministerio de Marina.

Dios guarde á V. E.—*Carlos Riesco.*»

4.° Del siguiente informe:

«Honorable Cámara:

En sesión de 11 de Julio del presente año la Honorable Cámara tuvo á bien aprobar la siguiente proposición:

«Se acuerda que vuelvan á la 3.ª Comisión de Elecciones los antecedentes relativos á las objeciones formuladas por el señor Palacios á la elección de don Ascanio Bascuñán Santa María, como Diputado por Santiago, y proceda á la apertura de los paquetes de votos emitidos en las mesas á que se ha referido el señor Palacios, y en aquellas que se se encuentren en las mismas circunstancias que éstas.»

Cumpliendo con este mandato de la Honorable Cámara la Comisión verificó el escrutinio de treinta y cinco mesas, cuyos paquetes de votos llenaban todos los requisitos legales para dar fe de su autenticidad.

Hechas las rectificaciones á que este escrutinio ha dado lugar, quedan los candidatos con el número de votos que consignamos á continuación:

Don Ascanio Bascuñán.....	6,058
" Julio Zegers.....	6,055
" Eduardo Matte.....	6,045

En consecuencia, los infrascriptos, sustentando la doctrina de su primer informe sobre este mismo asunto y que fué la misma que sostuvieron en el seno de la Comisión, tiene el honor de someter á la Honorable Cámara el siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

Apruébanse definitivamente los poderes del señor don Ascanio Bascuñán Santa María como Diputado por el departamento de Santiago.

Sala de la Comisión, 11 de Agosto de 1894.—*Javier Errázuriz E.—Joaquín Prieto.*»

5.° Del siguiente informe de la mayoría de la Comisión Permanente de Elecciones:

«Honorable Cámara:

Habiéndose declarado nula la elección habida el 4 de Marzo en la mesa de Quilitapia, perteneciente al departamento de Combarbalá, se repitió el 1.° de Julio, y el 11 del mismo mes se acordó que los poderes presentados por don Ricardo Cruzat pasaran en informe á vuestra Comisión permanente de Elecciones.

En el debate habido en la Cámara sobre la aceptación provisoria de los poderes del señor Cruzat y la recepción del juramento indispensable para entrar al ejercicio de sus funciones parlamentarias, se expresó que vuestra Comisión debía tomar en cuenta tan-

to los reclamos de nulidad que se hubieran presentado como la resolución del conflicto legal producido acerca del modo cómo los electores de la mesa mencionada hicieron uso de su derecho de sufragio.

Aparece en el acta-poder que los electores de Quilitapia sufragaron por voto acumulativo en la misma forma que lo habían hecho el 4 de Marzo. Se dijo en la Cámara que dicho procedimiento era ilegal por cuanto en las elecciones complementarias se había sufragado por voto singular y no por el acumulativo.

Vuestra Comisión dejó intencionalmente pasar algún tiempo con el objeto de dar plazo prudencial para que se presentasen y comprobasen los reclamos de nulidad que hubiera acerca de las elecciones de Quilitapia. Estas tuvieron lugar el 1.° de Julio y vuestra Comisión entró á deliberar sólo el 8 del presente, ó sea pasado más de un mes, que es el plazo contemplado por la ley electoral para que se rindan las informaciones de nulidad sobre las elecciones generales ordinarias.

Vuestra Comisión no ha recibido hasta la fecha más que la copia de una demanda de nulidad presentada al juez de letras del lugar sin las correspondientes informaciones comprobatorias que establezcan y justifiquen los cargos y objeciones.

Dados estos antecedentes, vuestra Comisión entró al estudio de la elección verificada en Quilitapia.

Después de un esclarecimiento de los puntos relacionados con la legalidad de la elección y después de oírse á los interesados, hubo acuerdo unánime en que era preciso resolver la proposición legal contenida en la siguiente pregunta:

¿Cómo debe sufragarse en las elecciones complementarias; por voto singular ó por voto acumulativo?

Se dijo, tanto por parte del señor Richard como por los informantes de minoría de vuestra Comisión, que en el caso de que la Cámara resolviera la anterior proposición en el sentido de que los electores en las elecciones contempladas podían sufragar por voto acumulativo, no eran procedentes las irregularidades de hecho y de derecho especificadas en el reclamo de nulidad, como que en esa emergencia el señor Cruzat tendría de sobra votos suficientes sobre el señor Richard, aun en la hipótesis de que se aceptaran y estuvieran debidamente comprobados los vicios que se dice afectan las elecciones complementarias habidas el 1.° de Julio en la mesa mencionada.

En una palabra, resalta la cuestión propuesta en el sentido de que los electores han pedido sufragar acumulativamente, el señor Richard retiraría el reclamo y la minoría de vuestra comisión aceptaría los poderes definitivos del señor Cruzat.

Reducida á estos términos la cuestión, la mayoría de vuestra Comisión ha creído que en las elecciones complementarias, y en consecuencia en las de Quilitapia, los electores pueden sufragar por voto acumulativo.

Funda su opinión, tanto en las disposiciones claras de la ley electoral, como en los precedentes establecidos por la Cámara en las discusiones y acuerdos habidos en la calificación de poderes en el presente período legislativo.

Las elecciones de Cachapoal, las de Ligua y Petorca, en lo referente á las mesas de Lo Cañas y Las Vacas y otras han sido repetidas exclusivamente porque las comisiones respectivas y la Cámara estiman que el cómputo de sufragios para los efectos de ver si influían en el resultado general de las elecciones, debía hacerse no por voto singular sino por voto acumulativo.

Haciéndose el cómputo por voto singular, las nulidades de las mesas anteriores no influirían en el resultado general de la elección. Como las comisiones especiales y la Cámara creyeron que el cómputo debía hacerse por voto acumulativo, se mandó repetir la elección en Cachapoal y en las dos mesas recordadas de Lo Cañas y Las Vacas, elecciones que no habrían tenido lugar en el caso contrario.

Estos precedentes se ven en los cómputos que se han hecho en el informe mismo referente á Quilitapia y en varios otros, dados por las cinco comisiones elegidas el 15 de Mayo para estudiar las elecciones del 4 de Marzo.

En la práctica han procedido del mismo modo los partidos en competencia. Por voto acumulativo han sufragado todos los partidos en Cachapoal, y en el mismo Quilitapia como que tanto los electores que sufragaron por el señor Richard como por el señor Cruzat, hicieron uso de su voto en forma acumulativa.

El espíritu y letra de la ley electoral confirma las opiniones vertidas sin discrepancia en los informes aludidos y la razón de ser de los acuerdos tomados por la Cámara en el presente período de sesiones ordinarias.

Desde luego, no hay que confundir las elecciones extraordinarias de que habla el título VI con las suplementarias á que se refiere el artículo 103 de la ley.

Este artículo no puede ni debe interpretarse en forma que tenga por único resultado establecer un principio de injusta desigualdad en el ejercicio del derecho de sufragio entre los electores de una misma agrupación y para decidir una misma contienda electoral.

Si los electores del 4 de Marzo votaron acumulativamente en una elección determinada, es lógico que los competidores de esos mismos electores en el complemento de la elección verificada ejerciten su derecho en una misma condición de igualdad. Cualquier otro sistema ó temperamento sería irritante y se prestaría á abusos que no se ocultan a la Cámara.

Esta regla de equidad y de lógica, interpretación legal unida á los informes, precedentes y acuerdos ya recordados en el cuerpo de este informe, es lo que ha hecho que la mayoría de vuestra Comisión estime que en dos elecciones complementarias los electores pueden sufragar por voto acumulativo, y es, en consecuencia, la que le sirve de base para pedir la aprobación definitiva de los poderes presentados por el señor Cruzat, ya que en la hipótesis de aceptarse los cargos contenidos en el reclamo de nulidad, no alterarían la mayoría predominante de dicho honorable Diputado.

Este informe ha sido acordado por los suscriptos en discrepancia de la minoría que informará por separado.

En virtud de las anteriores consideraciones presentamos el siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

Art. 1.° Apruébanse definitivamente los poderes y las elecciones referentes á don Ricardo Cruzat, quien representará al departamento de Combarbalá.

Art. 2.° La ubicación definitiva de los otros Diputados de la agrupación de Ovalle, Illapel y Combarbalá será la presuntiva ya acordada por la Honorable Cámara en sesión de 2 de Junio del presente año.

Sala de la Comisión, á 9 de Agosto de 1894.—*Guillermo Edwards.—Erasmo Vázquez.—Agustín Lazcano E.—S. Mundt.—V. 2.° Sanfuentes.*

6.° Del siguiente informe de la Comisión de Gobierno:

«Honorable Cámara:

Vuestra Comisión de Gobierno y Relaciones Exteriores, después de estudiar los proyectos de ley y solicitudes que se enumeran más adelante, os propone enviarlos al archivo en vista de su fecha ó la falta de oportunidad de algunos de ellos.

Naturalmente esta resolución no obsta á que la Honorable Cámara pueda acordar, cuando lo estime por conveniente, que se desarchive cualesquiera de dichos proyectos ó solicitudes.

1887. Solicitud de don Jhon W. Firth por la que pide permiso y concesiones para construir un ferrocarril entre Tacna y Sama.

1888. Solicitud de los señores Fierro don Miguel Felipe, Palazuelos don Juan Agustín y Vadillo don Juan B., por la que piden concesiones para construir un ferrocarril trasandino.

1888. Solicitud de don Juan Pardo, por la Compañía Huanchaca de Bolivia, por la que pide una aclaración á la ley de 21 de Enero de 1888 sobre concesiones.

1888. Moción de don Hermógenes Pérez de Arce sobre creación de una caja de ahorros y de una caja de socorros en los ferrocarriles del Estado.

1889. Proyecto del Senado sobre prórroga de los plazos concedidos para la construcción del ferrocarril entre Collipulli y Santa Julia, á don Enrique A. Bunster.

1890. Moción de don Hermógenes Pérez de Arce relativa á pedir que se estipule rebaja alguna de flete por los ferrocarriles, en los contratos que el Estado celebre sobre construcción de obras fiscales.

1890. Solicitud de don Holger Birkedal por la que pide concesiones para construir un ferrocarril á vapor hasta la frontera de Bolivia.

1892. Mensaje del Presidente de la República sobre concesión de suplementos al ítem 9 de la partida 7.ª del presupuesto de Relaciones Exteriores, para gastos del servicio telegráfico.

1892. Mensaje del Presidente de la República sobre concesión de suplemento al ítem 10 de la partida 7.ª del presupuesto de Relaciones Exteriores, para gastos imprevistos.

1893. Moción de don Francisco de Paula Pleiteado sobre concesión de las facultades extraordinarias concedidas á S. E. el Presidente de la República.

1893. Moción de don Carlos Lyon sobre conceder un suplemento de 11,000 pesos al ítem 7.° de la partida 40 del presupuesto del Ministerio del Interior.

Sala de la Comisión, 13 de Agosto de 1894.—*Rafael Errázuriz U.—Joaquín Walker Martínez.—Luis A. Vergara.—D. Vial Ugarte.—Carlos Boizard.—Carlos Irarrázaval.*»

7.° De dos solicitudes particulares:

Una de doña Remigia Aldunate, v. de Tirado, en que pide pensión de gracia.

Y la otra de doña Quiteria y doña Carlota Silva Vergara, en la que también piden pensión de gracia.

8.° De haberse recibido los datos pedidos por el señor Jordán sobre inversión de fondos habido en los ferrocarriles del Estado.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Entre otros informes, se ha presentado uno de la Comision de Gobierno, en el que propone que se envíen al archivo ciertos proyectos de ley y solicitudes, en vista de su fecha y de que han perdido su oportunidad.

Como este es un negocio de simple tramitación, se dará lectura al informe y se mandarán en seguida al archivo los proyectos que enumera, siempre que no haya oposición por parte de la Cámara.

El señor PINOCHET.—¿Y no valdría más, honorable Presidente, seguir con este informe el mismo camino que la Cámara adoptó con la nómina de otro análogo, esto es, publicar los proyectos á que el informe se refiere y después de esa publicación, acordar su envío al archivo. Creo que este temperamento es más aceptable, porque así tendremos todos ocasión de conocer los proyectos de que se trata.

El señor VALDES VALDES (Presidente.)—En este caso se trata sólo de unos cuantos proyectos, y sería fácil que los señores Diputados los conocieran por la simple lectura; sin embargo, si la Cámara lo acuerda, se haría como lo indica el honorable Diputado por Puchacay.

El señor PINOCHET.—En ese caso, valdría la pena leer el informe y despachar este negocio sobre tabla.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Se va á leer.

(*El señor Secretario da lectura al informe que va en la cuenta.*)

El señor SANFUENTES.—Pido la palabra.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—¿Sobre el informe en discusión?

El señor SANFUENTES.—Nó, señor Presidente; es sobre un informe de la Comisión Permanente de Elecciones de que se acaba de dar cuenta.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Entonces, ruego al honorable Diputado que se sirva aguardar la terminación del incidente pendiente.

Antes de entrar en la orden del día, concederé la palabra á Su Señoría.

Si no se hace observación, daría por aprobado el informe de la Comisión de Gobierno.

El señor ROBINET.—Pido la palabra, señor Presidente, para oponerme al informe de esta Comisión en la parte referente al envío al archivo de una solicitud presentada por don Juan Agustín Palazuelos, en unión de otras dos personas, en la que pide permiso para construir un ferrocarril trasandino. Deseo que esta solicitud permanezca en la carpeta de la Comisión, porque es posible que los que la presentaron insistan pronto en su petición.

El señor ALFONSO.—A propósito de la observación que ha hecho mi honorable amigo el Diputado por Copiapó, yo desearía hacer una en el sentido de que el honorable Ministro de Industria y Obras Públicas, que siento no se encuentre en la Sala, me dijera en qué estado se hallan los trabajos del ferrocarril trasandino por Uspallata. Yo considero que la terminación de este ferrocarril es un negocio de vital importancia para el país.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Se tendrá presente la insinuación de Su Señoría.

Si no se hiciera otra observación, daría por aprobado el informe de la Comisión, salvo en la parte á que se ha referido el honorable Diputado por Copiapó.

El señor PINOCHET.—Permítame un momento el honorable Presidente.

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

El señor PINOCHET.—Entre los proyectos que se mencionan en el informe á que se acaba de dar lectura, he visto que figura uno presentado por don Hermógenes Pérez de Arce, relativo á la creación de una caja de ahorros y de una caja de socorros para los empleados de los Ferrocarriles nacionales.

Como la Cámara lo comprende, ahí se consulta una idea de importancia manifiesta, y sería conveniente que el proyecto quedara en la Comisión á fin de que ésta le dedicase algunos momentos de atención.

El señor WALKER MARTINEZ.—La Comisión de Gobierno ha propuesto que se archiven algunos de los negocios que están pendientes de su estudio, porque hay, por ejemplo, cierto número de proyectos de suplementos para los presupuestos de los años 90, 91 y 92 cuya oportunidad, evidentemente, ya ha caducado; lo mismo que ocurre con una moción en que se pide la supresión del estado de sitio.

Tocante al proyecto á que se ha referido el honorable Diputado por Puchacay, propone la Comisión que se envíe al archivo, porque, con posterioridad á su fecha, se han presentado otros proyectos más completos y generales que se refieren á todos los empleados públicos.

La Comisión propone también que se archive la solicitud á que se ha referido el honorable Diputado por Copiapó, porque está á la vista el desistimiento del solicitante, señor Palazuelos, que se ha adherido con posterioridad á la solicitud presentada por el señor Carranza.

Hay también otro proyecto que se encuentra en análoga condición, esto es, que ha perdido su oportunidad y que es conveniente mandar al archivo. Me refiero a la solicitud en que se pide permiso para construir un ferrocarril entre Tacna y Sama. Ya se ha vencido el plazo durante el cual esos territorios tenían que estar en poder de Chile y por esta razón aquel proyecto es intempestivo.

Encontrándose con estos proyectos la Comisión, creyó naturalmente llegado el caso de enviarlos al archivo y desocupar su carpeta, bastante recargada.

El señor EDWARDS (don Eduardo).—Voy á referirme, señor Presidente, al proyecto á que ha aludido el honorable Diputado por Puchacay, que propone la creación de una caja de ahorros para los empleados de los ferrocarriles del Estado. Se encuentra actualmente en estudio en la Comisión de Hacienda un proyecto sobre esta misma cuestión; pero mucho más amplio y general, por cuanto se refiere á todos los empleados públicos, y que ha sido ya aprobado por el Honorable Senado. Sería conveniente, sin embargo, que pasara éste á la misma Comisión de Hacienda para que lo tomara en cuenta conjuntamente con el proyecto del Senado, que ella está estudiando actualmente.

El señor PINOCHET.—Después de las observaciones que acaba de hacer el honorable señor Edwards, sólo me incumbe adherirme á las conclusiones á que Su Señoría arriba, esto es, que se remita el proyecto del señor Pérez de Arce á la Comisión de Hacienda que tiene en estudio un proyecto más general y comprensivo sobre la materia á fin de que ésta lo tenga á la vista y se aproveche de las buenas ideas que puede tener.

El señor FELIÚ.—Antes de formular una petición que me propongo hacer, desearía que se me dijera á qué se refiere una moción presentada por el señor don Carlos Lyon.

El señor SECRETARIO.—Tiene por objeto conceder un suplemento de 11,000 pesos al ítem 7 de la partida 40 del presupuesto del Ministerio del Interior correspondiente al año 93.

El señor FELIÚ.—Rogaría á alguno de los miembros de la Comisión me informaran á qué se refiere ese suplemento.

El señor WALKER MARTINEZ.—Se pide un suplemento al presupuesto de 1893 y, como éste ha caducado, es evidente que el proyecto no tiene ya razón de ser.

El señor FELIU.—¿A qué materia se refiere el suplemento y con qué motivo fué presentado?

El señor WALKER MARTINEZ.—Es relativo á una subvención que fué acordada por la Cámara; pero que, por una equivocación ó error de copia, no se incluyó en el oficio con que se remitieron los presupuestos aprobados por la Cámara al Presidente de la República.

Con este motivo se suscitó un incidente, y el señor Ministro dijo que no había podido dar esa subvención porque no figuraba en los presupuestos que se habían publicado.

Se recordaba por la Cámara que la subvención había sido acordada, y entonces el señor Lyon, á fin de salvar todas las dificultades, presentó el proyecto de suplemento en cuestión, el cual, como la Cámara lo comprende, ha perdido hoy su oportunidad.

El señor FELIU.—Agradeciendo las explicaciones que ha tenido la bondad de darme el honorable Diputado por Santiago, yo hago indicación para que se acuerde pasar esta moción á la Comisión Mixta de Presupuestos á fin de que ésta lo tenga presente al formular las observaciones que juzgue oportuno hacer al proyecto de presupuestos presentado por el Ejecutivo; porque, si se pidió esto en cumplimiento de un verdadero compromiso contraído por la Cámara, no hay razón ahora para que se desatienda lo que antes pedía con justicia el honorable señor Lyon.

El señor SILVA CRUZ.—Voy á permitirme observar al honorable Diputado que deja la palabra, que ya la Comisión de presupuestos concluyó el examen

del presupuesto del Ministerio del Interior, y sería necesario que ella reconsiderase su informe para introducir esta nueva modificación. Sin embargo, no veo yo dificultad para que la Cámara acceda á los deseos manifestados por Su Señoría, porque bien podría la Comisión mixta de presupuestos querer reconsiderar su acuerdo. He hecho esta observación sin el espíritu de oponerme á la indicación que ha formulado el honorable Diputado por Coquimbo.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—¿Algún honorable Diputado desea usar de la palabra?

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se hace otra observación, daría por aprobado el informe en la parte que no ha sido objetada, y se votarían las indicaciones.

Aprobado.

Si no se exige votación para las indicaciones de los señores Robinet, Edwards y Feliú, las daría por aprobadas.

Aprobadas.

Tiene la palabra antes de la orden del día el honorable Diputado por Valdivia, señor Sanfuentes, que la había pedido.

El señor SANFUENTES.—Había pedido la palabra, señor Presidente, sólo para hacer presente, como miembro de la Comisión Permanente de Elecciones, que el presidente de esta Comisión, señor Fisher, no firma el informe de mayoría que se ha presentado en la sesión de hoy porque se encuentra actualmente ausente de Santiago; pero debo decir á la Cámara que él concurrió y se adhirió en todo al acuerdo de la mayoría.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—¿Algún otro honorable Diputado desea usar de la palabra antes de la orden del día?

Si no se pide la palabra, entraremos en la orden del día.

Corresponde discutir la modificación introducida por el Honorable Senado en el proyecto de esta Cámara, que reduce á quince por ciento los derechos de importación que pagan el nitrato de potasa y el cloruro de potasio.

El señor SECRETARIO.—El proyecto de esta Cámara decía así:

«Art. 1.° Se reduce á 15 por ciento el derecho de importación que pagan el nitrato de potasa y el cloruro de potasio.

Art. 2.° Esta ley regirá treinta días contados desde su publicación en el *Diario Oficial*.»

El Senado modificó el artículo 2.° en esta forma:

«Art. 2.° Esta ley regirá en toda la República tres meses después de su publicación en el *Diario Oficial*.»

El señor VALDES VALDES (Presidente).—En discusión la modificación introducida por el Senado en el proyecto.

El señor ROBINET.—Como ven mis honorables colegas, la modificación es tan sencilla que no merece discutirse. Se concreta á aumentar solo en 60 días el plazo acordado por el proyecto primitivo de esta Cámara para que la ley principie á regir.

El señor ALFONSO.—¿Podría decirme algún honorable Diputado cuáles son las consideraciones que han movido al Honorable Senado para hacer esta modificación?

El señor ROBINET.—La consideración que ha tenido presente el Honorable Senado es la siguiente: Esta ley va á modificar los derechos que paga la pólvora refinada, y fijando mayor plazo, pueden los importadores recibir los pedidos que tienen hechos á Europa sin verse compelidos á pagar un recargo de derechos que les era desconocido.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—¿Algún honorable Diputado desea usar de la palabra?

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se exige votación, daré por aprobada la modificación del Senado.

Aprobada.

Corresponde discutir el informe de la Comisión de Gobierno relativo á una solicitud de don Joaquín Naranjo, por la que se pide autorización para construir un ferrocarril de sangre en la provincia de Coquimbo.

El señor SECRETARIO.—Dice así:

«Honorable Cámara:

La Comisión de Gobierno ha estudiado la solicitud de don Joaquín Naranjo en que pide permiso y liberación de derechos para construir un ferrocarril en la provincia de Coquimbo, y cree que debe acogerse favorablemente.

En consecuencia, propone á la deliberación de la Honorable Cámara el siguiente

PROYECTO DE LEY:

Art. 1.° Concédese á don Joaquín Naranjo, ó á quien sus derechos represente, permiso para construir un ferrocarril de Sangre, que podrá convertirse en eléctrico, entre Marquesa, el Alto de los Rojas, Serena y la bahía de Coquimbo, pudiendo prolongarse de Marquesa á Vicuña.

Art. 2.° Concédese además:

1.° El uso de los terrenos fiscales necesarios para la construcción de la vía y sus estaciones; y

2.° El uso de los caminos públicos, no perjudicando el tráfico público.

Art. 3.° Declárase de utilidad pública los terrenos municipales y de particulares necesarios para la construcción de la línea y sus estaciones.

Art. 4.° Concédese liberación de derechos de internación á los carros y materiales para la construcción é instalación de las líneas y sus estaciones.

Art. 5.° Los planos de la obra serán sometidos, dentro de seis meses desde la vigencia de esta ley, á la aprobación del Presidente de la República; los trabajos de la línea férrea serán comenzados dentro de un año contado desde la misma vigencia de esta ley; y la línea quedará concluída y entregada al tráfico público dentro de dos años y medio, contados desde el principio de los trabajos.

Art. 6.° El concesionario, ó quien sus derechos represente, será considerado con domicilio legal en Chile y quedará sometido á todas las leyes de la República para los efectos de esta concesión.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—En discusión general el proyecto.

¿Algún señor Diputado desea usar de la palabra?

El señor ESPIÑEIRA.—Por la lectura que se ha

dado al proyecto, noto que falta el inciso 2.° del artículo 5.°

El señor SECRETARIO.—Sí, señor Diputado; dice así:

«Si se faltare á cualquiera de estos plazos, caducará la concesión.»

El señor VALDES VALDES (Presidente).—¿Algún señor Diputado desea usar de la palabra?

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se exige votación, daré por aprobado el proyecto en general.

Aprobado.

Si no hubiere oposición por parte de ningún señor Diputado, podremos pasar á la discusión particular.

Acordado.

En discusión el artículo 1.°

El señor PALACIOS.—Durante la lectura que se hizo, hace poco, de todo el proyecto, cuando se puso en discusión general, pude advertir que se hacen en él tres concesiones distintas, y me permito llamar la atención de la Honorable Cámara hacia la conveniencia de ponerlas todas en un solo artículo, y no en varios como en el proyecto aparecen.

El artículo 1.° concede el permiso para construir el ferrocarril; el 2.°, el uso de los terrenos fiscales necesarios para la vía y sus estaciones y el uso de los caminos públicos en cuanto no se perjudique el tráfico; el 3.° no hace concesión sino que declara de utilidad pública los terrenos municipales y particulares necesarios para la construcción de la línea y sus estaciones; el 4.°, por fin, otorga otra concesión relativa á liberación de derechos de internación á los carros i materiales de la Empresa.

Como ve la Cámara, estas ideas están todas revueltas y sería más conveniente redactar la concesión, por ejemplo, en esta forma:

«Se hacen á don Joaquín Naranjo, ó á quien sus derechos represente, las siguientes concesiones:

1.ª Permiso para construir un ferrocarril, etc., etc.;

2.ª El uso de los terrenos públicos, etc.,

3.ª El uso de los caminos públicos, etc.;

4.ª Liberación de derechos de importación para los carros y los materiales de construcción é instalación de la línea y sus estaciones.»

De esta manera quedarían reunidas en un solo artículo todas las concesiones que se otorgan, ganando la ley en claridad y ordenación.

El señor ROBINET.—Voy á permitirme hacer una observación al honorable señor Diputado por Bulnes. Las palabras de Su Señoría se refieren simplemente á la forma de este proyecto y en nada afectan su fondo. Siendo, pues, ésta una cuestión de redacción, podría aprobarse el proyecto tal como está y dejar á la Mesa el cuidado de darle la forma más conveniente.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Permítame el honorable Diputado por Copiapó.

Yo no veo ventaja alguna en confiar á la mesa la redacción de proyectos que la Cámara ha aprobado ya en general.

La distribución de las distintas concesiones en artículos separados tiene, sobre todo, por objeto facilitar la votación; porque suele ocurrir que algunos señores Diputados aceptan sólo una parte de lo que se propone y otros aceptan otra parte o el todo.

Colocadas en distintos artículos las diversas concesiones que se hacen, no hay necesidad de dividir cada artículo en proposiciones separadas, para los efectos de la votación.

En discusión, conjuntamente con el artículo 1.°, la indicación formulada por el honorable Diputado por Bulnes; y rogaría á Su Señoría que la enviase redactada á la Mesa.

El señor ALFONSO.—No entraré al fondo de la cuestión, pues mi propósito es sólo hacer algunas observaciones que pueden tomarse en cuenta para la redacción definitiva del proyecto.

Conforme á la idea insinuada por el señor Palacios, de los artículos 1.°, 2.° y 4.° se hace un solo artículo, eliminándose lo que dice el 3.°

Advierta la Cámara la conexión estrecha que existe entre el sentido del artículo 2.°, inciso 2.°, y el artículo 3.°, los cuales, respectivamente, dicen:

«El uso de los caminos públicos no perjudicando el tráfico público» y

«Decláranse de utilidad pública los terrenos municipales y de particulares, necesarios para la construcción ó instalación de la línea y sus estaciones.»

Hay una perfecta gradación de ideas en lo que estos artículos disponen: se empieza por los bienes nacionales, por los caminos públicos, se sigue por los caminos municipales, que pueden ser también bienes nacionales, pero que son administrados por los municipios, y después se concluye la enumeración por los caminos particulares.

Tenga presente, además, la Cámara que esta concesión envuelve la autorización de hacer uso de los caminos concedidos; y no sea que, por el legítimo deseo de despachar pronto este proyecto, vayamos á dejarlo oscuro ó dudoso.

El señor EDWARDS (don Eduardo).—Entiendo que junto con la indicación del honorable Diputado por Bulnes deben ponerse en discusión los artículos 3.° y 4.° Por esto voy á permitirme, por si después no me encuentro presente, hacer algunas observaciones.

El artículo 2.° dice en su inciso 2.°:

«El uso de los caminos públicos, no perjudicando el tráfico público.»

A mí me parece que conceder por una ley el uso de los caminos, antes que exista una declaración de utilidad pública, es algo muy delicado. Yo desearía que se diera al artículo diversa redacción, autorizándose, por ejemplo, al Presidente de la República para permitir el uso previas ciertas declaraciones; pero no me parece que podamos dar tal concesión desde luego, porque las circunstancias de los terrenos que ha de atravesar el ferrocarril quizá produzcan entorpecimientos y dificultades.

El señor ROBINET.—Los perjudicados podrán reclamar ante la justicia.

El señor EDWARDS (don Eduardo).—Pero no, si esta concesión se hace por medio de una ley.

El señor ROBINET.—El mismo artículo dice: «sin perjudicar el tráfico público.» Yo no diviso, en verdad, el peligro que descubre Su Señoría.

El señor EDWARDS (don Eduardo).—De todas maneras me permitiría hacer indicación en el sentido que he insinuado.

El señor ROBINET.—Sería lo mismo.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Se están viendo, en realidad, las dificultades que trae consigo esta discusión simultánea de todos los artículos; cuando la Comisión había presentado el proyecto en una forma regular y sencilla que daba facilidades para el debate.

Si el señor Diputado por Bulnes no insistiera en su indicación, la discusión se simplificaría mucho.

El señor PALACIOS.—No tengo inconveniente, señor, para retirar mi indicación. Sólo advertiré que las diversas ideas podían haberse discutido inciso por inciso.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—El resultado es igual si se adopta el proyecto de la Comisión.

El señor PALACIOS.—Retiro mi indicación, señor Presidente.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Si nadie se opone, daré por retirada la indicación del honorable señor Palacios.

Retirada.

Continúa la discusión del artículo 1.°

¿Algún señor Diputado desea usar de la palabra?...

Cerrado el debate.

Si no se exige votación, daré por aprobado el artículo.

Aprobado.

En discusión el artículo 2.°

El señor EDWARDS (don Eduardo).—Repito ahora la observación que tuve el honor de hacer anteriormente, y agregaré una nueva: como se sabe, los caminos están hoy, según la ley municipal, á cargo de las municipalidades, y para hacer uso de aquéllos, el concesionario necesitará la autorización municipal, ó sea de los alcaldes, que tienen la representación del municipio.

Pues bien, ¿sería natural que la Cámara hiciese así nomás una concesión tan importante?

Esta es una duda que por el momento se me ocurre. No sé si en otras concesiones el uso de los caminos se ha concedido por las municipalidades ó por la Cámara.

El señor ROBINET.—Por la Cámara.

El señor EDWARDS (don Eduardo).—En el caso del ferrocarril de Santa Rosa, fué concedido por la Municipalidad.

El señor ROBINET.—Surgiría siempre el mismo inconveniente.

El señor EDWARDS (don Eduardo).—La disposición que estamos discutiendo, vendría á ser una modificación de la ley municipal.

Veo, en definitiva, que este artículo se presta á observaciones de distinto género. Como decía hace poco, el derecho de usar los caminos, aun sin entorpecer el tráfico público, puede ocasionar daños graves, si la línea va, como es posible, en altura. Si conociéramos los lugares de que se trata, sería más fácil entendernos; pero no se puede hacer esta concesión á ojos cerrados.

El señor ROBINET.—Yo conozco perfectamente esas localidades, y aseguro á Su Señoría que no se presentará ninguno de los inconvenientes que señala.

El señor EDWARDS (don Eduardo).—Por mi parte, yo no las conozco absolutamente y nada puedo decir. Si tuviéramos siquiera un informe de la Dirección de Obras Públicas, que nos asegurase que no había ningún peligro, podríamos redactar el proyecto diciendo: Autorízase al Presidente de la República, etc. Pero en la forma que tiene, creo inaceptable el artículo.

Termino pidiendo que este artículo se vote separadamente.

El señor PRIETO HURTADO.—Voy á hacer una observación á mi honorable colega el señor Edwards, á insinuarle una idea que tal vez consulte las garantías que él desea establecer.

El artículo 5.° del proyecto dice que el Presidente de la República aprobará los planos y presupuestos de la obra; y ahí se encuentra el medio de asegurar que el ferrocarril no irrogue perjuicios en los caminos públicos: de modo que así quedan salvados los intereses de todos.

Si esta ligerísima consideración hiciera alguna fuerza en el ánimo de mi honorable amigo, yo le rogaría que aceptara el artículo en la forma en que se ha presentado.

El señor ALFONSO.—Respecto de los derechos de las municipalidades, que pueden ser afectados por este artículo y á que se ha referido el honorable señor Edwards, creo conveniente insinuar la idea de que, cualesquiera que sean los derechos que á este respecto tengan los municipios, los caminos son bienes nacionales y no municipales. De manera que nosotros, como legisladores, podemos, de propia autoridad, sin contemplar otros derechos, ni lastimar ningún interés, conceder el uso de los caminos.

Se me ocurre que bajo este punto de vista, pasa lo mismo respecto de las vías públicas urbanas. Para colocar un *kiosko* en una calle ó plaza se necesita autorización municipal; pero ello no obsta á que el uso de dicha calle ó plaza pueda ser concedido por el Congreso.

Cerrado el debate y no habiéndose exigido votación, se dió por aprobado tácitamente el artículo.

Se aprobaron, en seguida, por unanimidad y sin debate, los artículos 3.° y 4.°

Se puso en discusión el artículo 5.°

El señor PALACIOS.—Deseo preguntar á algunos de los señores Diputados, autores del informe, ó que conocen esta cuestión, si no convendría facultar al Presidente de la República para fijar el ancho de la vía. Creo que existe un ferrocarril en Coquimbo que podría encontrarse en el caso de ser expropiado y formar, conjuntamente con éste, parte de los ferrocarriles del Estado.

El señor ROBINET.—Aunque no pertenezco á la comisión informante, conozco la materia, y puedo decir al señor Diputado que el ferrocarril de que se trata es de sangre; y el que recuerda Su Señoría, que es el de Vicuña á la Serena, se halla en su casi totalidad destruído á consecuencia de unas fuertes lluvias que inundaron aquella región, hará cosa de cuatro ó cinco años.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Si ningún señor Diputado usa de la palabra ni exige votación, daremos por aprobado el artículo quinto.

Aprobado.

En discusión el artículo siguiente.

El señor ALFONSO.—En caso de que el concesionario no residiese en Chile ¿cuál sería el domici-

lio de la Sociedad? Se aplicarían á dicho caso las reglas generales de nuestra legislación, ó no?

El señor ROBINET.—Encuentro muy pertinente la observación del señor Diputado por Ovalle, y creo preferible que se diga en este artículo, ó en otro separado, si se quiere, que el domicilio legal de la empresa es la ciudad de la Serena.

El señor ALFONSO.—Yo haría indicación en ese sentido.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—El artículo en debate prevé la posibilidad de que el concesionario chileno venda á un extranjero la concesión.

El señor ALFONSO.—Sea como fuere, conviene estampar en la ley cuál es el domicilio legal.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Ojalá el honorable Diputado enviara redactada su indicación.

El señor ALFONSO.—No insisto mucho en esta cuestión, señor Presidente.

El señor FELIÚ.—Considero una redundancia absolutamente inútil decir en la ley que el concesionario, que es chileno, quedará sometido á las disposiciones legales que nos rigen, porque es claro que todos los chilenos están obligados á sujetarse á las leyes del país.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—¿El honorable Diputado formula indicación en ese sentido?

El señor FELIU.—Haría indicación si mi idea mereciese unánimemente acogida; en el caso contrario, nó, honorable Presidente.

El señor PINOCHET.—Tal vez quedaría mejor el artículo en la forma que ha indicado el honorable señor Alfonso, para el efecto de hacer expedita la responsabilidad que pudiera afectar al concesionario. Yo también haría indicación para que el domicilio legal fuese la ciudad de la Serena.

El señor GONZALEZ ERRAZURIZ.—Estimo más ventajosa la redacción que ha dado al artículo la comisión informante. No me parece admisible el establecer restricciones en leyes de esta naturaleza; la más amplia libertad es el mejor estímulo para desarrollar las industrias.

No daré mi voto á la indicación que se ha formulado, ni aceptaré ambigüedades como la insinuada por el honorable Diputado por Coquimbo.

El señor PINOCHET.—Considero conveniente que no nos separemos del punto real de la cuestión.

No se trata aquí de limitar un derecho sino de fijar reglas para el ejercicio de él. Una persona solicita del Estado tales ó cuales concesiones; al determinarlas, el legislador es dueño de fijar el alcance que ellas deben tener; de limitarlas ó de ampliarlas. Planteada así la cuestión, nada parece más natural y lógico que establecer el domicilio legal del concesionario ó fijar las condiciones en que se le hace la concesión.

Este es el verdadero aspecto de la cuestión que nos ocupa.

Ahora, ¿cuál es el objeto de la indicación que he formulado? ¿qué persigue esa indicación al prescribir que los concesionarios estarán obligados á fijar su domicilio en el lugar donde se ejecutan los trabajos? Esto, señor Presidente; evitar conflictos ó dificultades posteriores; porque bien podría suceder que, tratándose de hacer efectiva la responsabilidad del concesionario, no se supiera cuál era el juez á quien correspondía conocer en aquel juicio; y como todo lo que tienda á aclarar y sancionar una ley es conveniente y cuerdo; y como no se divisa qué serio obstáculo pueda existir para consignar la disposición que mi indicación consulta, espero que ella será aprobada por la Honorable Cámara.

El señor ESPIÑEIRA.—Me parece que el introducir en la ley la disposición que propone el honorable Diputado por Puchacay, equivaldría á sembrar obstáculos en la realización de esa obra.

He tenido oportunidad de ver que concesiones de esta especie, por el sólo hecho de haberse fijado un domicilio legal, no han podido atraerse el concurso de muchísimos capitalistas que habrían tomado acciones en esas empresas, si la ley que las autorizó no hubiera contenido tales restricciones.

En cuanto al fundamento en que apoyaba su indicación el señor Diputado por Puchacay, creo que no llegará á producirse; porque es natural que la sociedad se establezca y tenga su domicilio donde radican sus oficinas principales.

Esta observación debe pesar en el ánimo de la Honorable Cámara para no aceptar la indicación del señor Diputado por Puchacay.

El señor PINOCHET.—Ya que se va á llevar á efecto la obra, es preciso evitar, en lo posible, las dificultades que con tal motivo puedan sobrevenir.

Suponga la Honorable Cámara que, verificadas las expropiaciones, sea necesario hacer efectivo el valor de ellas: ¿quién será el juez competente para conocer en el juicio de demanda por el cobro de esa cantidad, cuando el concesionario no tiene su domicilio fijado en ninguna parte? ¿qué harían contra él los propietarios de los terrenos expropiados? tendrían necesidad de ir á demandarls á Valparaíso? Esto equivaldría á imponerles un gravamen considerable, y siendo esto así, ¿no habría mayor conveniencia y más seriedad en disponer en esta ley que el domicilio del concesionario será el lugar donde va á ejecutarse la obra? Creo que una disposición de esta clase reportaría muchísima utilidad.

El señor ESPIÑEIRA.—Por lo que toca al pago de las expropiaciones, me parece que no habrá dificultad ninguna por motivos de residencia, pues en caso de demanda el juez competente será el del lugar donde esté ubicado el terreno que se compró.

Cerrado el debate, se procedió á votar la indicación del señor Pinochet, y resultó rechazada por 18 votos contra 13, habiéndose abstenido de votar dos señores Diputados.

Puesto en votación el artículo, fué aprobado por asentimiento tácito de la Sala.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—En discusión el proyecto de la Comisión de Gobierno relativo á la solicitud de don César Covarrubias para prolongar hasta Valparaíso la línea férrea de Santiago á Melipilla.

Este proyecto ha sido ya aprobado en general, de modo que corresponde ahora discutirlo en particular.

En discusión el artículo 1.°

El señor SECRETARIO.—Dice así:

«Art. 1.° Concédese á don César Covarrubias A.,

ó á quien sus derechos represente, permiso para construir un ferrocarril entre la ciudad de Melipilla y el puerto de Valparaíso, pasando por Casablanca y Quilpué.»

El señor GONZALEZ ERRAZURIZ.—La Comisión de Gobierno ha presentado su informe tomando en consideración que el Gobierno no puede hacer por su cuenta este ferrocarril, y que es sumamente importante llevarlo á cabo.

A este respecto, la Comisión dice lo siguiente:

(Leyó).

Creo que las observaciones que hace la Comisión, relativas á que no hay posibilidad de que el Gobierno concluya este ferrocarril, en una época más ó menos próxima, deben dejarse á un lado, porque ya se han invertido ahí considerables cantidades en estudios. Hace muy pocos días el Congreso concedió un suplemento destinado especialmente para proseguir dichos estudios, que están muy avanzados.

Ya se han hecho cuatro trazados de esta obra, y sé que están en estudio otros nuevos.

La inversión considerable de fondos que el Estado ha efectuado en la línea que me ocupa, lo obliga á no abandonar la empresa, por cuyo motivo, aunque la Comisión dice que si este ferrocarril se deja en manos del Gobierno, no llegará nunca á ser una realidad; yo estimo que el Estado debe construirlo, porque ya lleva gastadas fuertes sumas en él.

Además, el proyecto en debate encierra ideas, á mi juicio, excepcionalmente graves. No se trata en él de hacer una simple concesión para construir un ferrocarril como en el que acabamos de aprobar sino que también consulta la idea de dar en arrendamiento al concesionario el ferrocarril ya construído de Santiago á Melipilla, y la de dar una garantía al capital que se invierta en la nueva obra.

Me parece, pues, que no sería prudente aprobar este proyecto sin oír la opinión que sobre él se haya formado el señor Ministro de Obras Públicas. Yo haría la indicación de postergar la discusión del proyecto hasta que podamos oír de boca del señor Ministro si piensa ó no el Gobierno llevar á cabo la obra por su cuenta. Propongo esta medida, no para formar mi propia conciencia sobre el asunto—yo, en todo caso, votaré en contra del proyecto—sino porque creo que hay algunos señores Diputados dispuestos á aceptarlo en caso de que el Gobierno no pensara construir por su cuenta el ferrocarril.

El señor ROBINET.—¿Se ha pedido segunda discusión?

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Nó, señor Diputado; se ha pedido el aplazamiento de su discusión.

El señor ROBINET.—Para el caso, es lo mismo.

Yo siento tener que oponerme á la indicación del honorable Diputado que deja la palabra. Lo hago porque soy enemigo de que el Estado se embarque en estas empresas de construir nuevos ferrocarriles cuando sus recursos no le permiten siquiera mantener en buen pie el servicio de los que actualmente existen. Acepto el proyecto porque me parece más conveniente que construya el ferrocarril de Melipilla á Valparaíso una empresa particular.

El señor BARROS.—Yo estoy completamente de acuerdo con la opinión del honorable Diputado de Melipilla, y según me parece, con la de la unanimidad de los vecinos de aquel departamento, que desean que este ferrocarril sea construído por el Estado y no por particulares. El Estado es dueño de la línea de Santiago á Melipilla y del trazo comprendido entre Valparaíso y Quilpué, es decir, de los dos extremos de la línea en proyecto, y varios gobiernos de la República han venido gastando grandes sumas de dinero en los estudios y planos necesarios para llevarla á cabo.

Respecto de este ferrocarril, hemos tenido una triste experiencia de lo que son las empresas particulares. Se hizo una concesión al señor Brown, representante de James Gray, para construirlo con una garantía de 6 por ciento sobre el capital que invirtiera. Pasó el tiempo, no se formó la compañía y hasta ahora tenemos á dos departamentos sin la vía de comunicación que tanto necesitan. Hoy se presenta, sin embargo, un nuevo proyecto en el mismo sentido y con mayores obstáculos.

Todos estamos más ó menos de acuerdo en la conveniencia de que este ferrocarril sea construído por el Estado; luego, debemos esperar que el señor Ministro nos diga si el Gobierno piensa ó no emprender la obra. Por esta razón, y sin que mi propósito sea entorpecer el despacho del proyecto en debate, me adhiero á la indicación del honorable Diputado de Melipilla.

El señor PRIETO HURTADO.—Siento encontrarme en desacuerdo con los señores Diputados que han hecho uso de la palabra.

Cuando se concedieron fondos para el estudio del ferrocarril de Melipilla á Quilpué, manifestó el señor Ministro que ellos se podían invertir sin perjuicio de que una empresa particular realizara también la obra.

Yo creo, en principio, señor Presidente, que si el Estado suele obrar muy bien al ejecutar obras públicas, no es ésta una atribución esencial de su existencia; y que si hay capitales particulares que den garantías de seriedad para realizar esas mismas empresas, se les debe dar todo género de facilidades. Los particulares pueden construir mejor las obras indicadas, hacer un mejor servicio y con más ventajas para el público. Además, adoptando este principio se abre fácil entrada al país á los capitales extranjeros.

Sin descender á los detalles del proyecto, me parece en general que deberíamos otorgar la concesión. Ella no se opondría á lo que el Gobierno quisiese hacer por su parte, puesto que hace poco se han concedido diez mil pesos para proseguir los estudios de este ferrocarril.

El señor GONZALEZ ERRAZURIZ.—Se ha invertido mucho más en los estudios, señor Diputado.

El señor PRIETO HURTADO.—Me refería sólo á lo que se ha concedido con ese fin últimamente; tal vez se habrá gastado más, como lo asegura Su Señoría.

En una palabra, creo, señor Presidente, que podrían coexistir la empresa del ferrocarril particular y la del Estado, porque ambos ferrocarriles tienen diversa salida, según me parece.

El señor GONZALEZ ERRAZURIZ.—El término del uno será Quilpué y el del otro Valparaíso.

El señor PRIETO HURTADO.—No quiero extenderme más, señor Presidente; pero creyendo que ambas empresas pueden coexistir, y estimando, por lo general, que siempre que una empresa privada dé garantías de seriedad para ejecutar una obra como para en el caso presente en que se establece una fortísima multa para el caso de infracción de lo pactado, declaro que daré mi voto al proyecto.

El señor BARROS.—Debo recordar al señor Diputado que deja la palabra que se viene gastando dinero del Estado en estudios de este ferrocarril desde el tiempo de la administración Montt.

Hay hasta el presente tres trazados distintos: uno que propuso el ingeniero don Aurelio Lastarria, otro del señor Gray y otro presentado últimamente por la Comisión respectiva. Se han gastado hasta hoy trescientos ó cuatrocientos mil pesos en estos estudios, lo que manifiesta el interés del Estado por construir la línea; pero hay, además, otra consideración que nos es dable olvidar, y es que ya el Gobierno tiene construída la doble línea desde Valparaíso hasta Quilpué, línea que no tendría utilidad alguna si no construyera por su cuenta el resto del ferrocarril.

Ha habido mucha divergencia de opiniones respecto del trazado que se debía adoptar. Pero al fin se aprobó el de Quilpué, porque llevando la línea directamente á Valparaíso, tenía que resultar muy cara. Recuerdo que en uno de los proyectos, la sola entrada del ferrocarril á Valparaíso venía á costar el tercio del valor total de la obra, y se debía hacer perforando el cerro de la Artillería por un largo túnel, ó bordeando el mar por el lado de Playa Ancha.

Como se concibe, este proyecto quedó en nada.

Por las consideraciones antedichas, juzgo que es necesario oír la opinión del señor Ministro.

El señor ROBINET.—Como estas sesiones son para hablar corto, voy á decir sólo dos palabras.

Estamos próximos á la conversión metálica, y para asegurar su realización necesitamos someternos á un ahorro absoluto, reduciendo aún los gastos ordinarios del presupuesto.

Y bien, ¿cuánto costará este ferrocarril? Veinte millones de pesos, según el proyecto del señor Brown. ¿Creen los señores Diputados que el Fisco, que no tiene ni siquiera cómo atender bien los ferrocarriles existentes, podrá ó deberá aún embarcarse en un gasto de tanta entidad?

A mí me parece imposible.

Y ya que este proyecto tiene un artículo que dice que el Estado, si quiere, podrá adquirir para sí el ferrocarril, ahí tienen los señores Diputados la puerta para evitar todo inconveniente. Es necesario que no perturbemos esta obra, esencialmente benéfica: no olvidemos que el peor enemigo de lo bueno es lo mejor.

El señor CONCHA.—He de exponer, señor Presidente, algunas breves consideraciones en apoyo de la indicación que ha formulado el honorable Diputado por Melipilla.

Indudablemente, todos, según vemos, estamos de acuerdo en creer preferible que las obras que no son exclusivamente de seguridad nacional, sean hechas antes por los particulares que por el Estado; y esta idea, que yo acepto en toda su amplitud, desearía que pudiera tener aplicación en el caso actual, relativamente al ferrocarril que se discute.

Con todo, en este proyecto, en sus artículos 5.° y 6.°, se habla de una garantía que el Estado debe prestar al concesionario. De manera que no es ya la libre iniciativa particular la que, encontrando fuerzas en sí misma, trata de realizar esta obra, sino que es la mano del Estado la que viene á empujar y á ayudar á los particulares.

En otras ocasiones, he tenido oportunidad de manifestar mis ideas respecto de las garantías del Estado, que considero funestas y muy peligrosas, como nos lo prueban numerosos ejemplos: la República Argentina, que tan pródiga ha sido para conceder garantías, ha ocasionado con ellas á sus finanzas perturbaciones tan sérias que han repercutido aún en mercados tan firmes como la plaza de Londres.

Nosotros, pues, en presencia de esto, debemos ser muy cautos y tan avaros como sea posible de garantías del Estado; y si no podemos establecer el principio absoluto de que no se concederán nunca garantías, reservemos, al menos, éstas para los casos en que no sea posible proceder de otra manera.

Se dice que las garantías del Estado no se hacen efectivas; por desgracia, el hecho es que siempre el Estado tiene que dar la suma que la garantía importa.

Si la concesión en debate se pidiese sin garantía, indudablemente yo sería el primero en dar mi voto al proyecto: la libertad de la industria y del comercio es la base del progreso; y yo no sé con qué derecho podría la Cámara negar una concesión si con ella no se comprometía la firma del Estado.

Enemigo, pues, de la garantía del Estado, temo que este proyecto sea aprobado en la forma en que lo ha propuesto la Comisión: así es que yo negaré mi voto al artículo que concede la garantía del Estado y lo daré al resto del proyecto: pero es evidente que este segundo voto favorable será sólo nominal, pues la garantía no se ha pedido en vano sino porque es necesario, y si el Congreso no la concede, la obra no se hará.

En esta situación viendo que se me hace difícil votar el proyecto, y deseando que sean satisfechas las necesidades de los departamentos que este ferrocarril habría de recorrer, creo oportuno oír las explicaciones del señor Ministro de Industria y Obras Públicas, y apoyaré, por eso, la indicación del señor González Errázuriz.

El señor MEEKS.—Uno de los argumentos que han hecho valer los honorables colegas que han defendido este proyecto, es el de que los particulares pueden dar garantías y seguridades de una administración mejor que la del Estado.

No lo creo yo así, señor Presidente. Antes por el contrario, no veo razón alguna para que la administración ferrocarrilera, bajo la inspección y vigilancia del Estado, no sea tan buena como la administración particular y hasta mejor. El prestigio natural que rodea á un Gobierno, los recursos de todo género que tiene á su alcance le dan los medios, indudablemente, para asegurar una buena administración: y no comprendo cómo los particulares, desprovistos de estas

positivas ventajas, podrían establecer un servicio mejor por el solo hecho de ser particulares.

Es verdad que últimamente se ha dicho que el servicio de nuestros ferrocarriles del Estado deja mucho que desear. Eso quiero decir que la dirección de los ferrocarriles no ha estado bien inspirada; que no hay, en el personal de servicio, los debidos conocimientos técnicos, y en fin, que es necesario reformar esa dirección y ese personal. Pero no significa, en manera alguna, que los particulares harían una administración mejor.

Se han citado ejemplos de otros países. En Italia, señor Presidente, fueron los particulares quienes, en los primeros tiempos construyeron y administraron ferrocarriles: pero luego hubo de abandonarse ese sistema por los inconvenientes que ofrecía y el Gobierno se vió obligado á tomar á su cargo los ferrocarriles del país.

En la nación en que el espíritu de empresa está mas desarrollado y es más vivo, en los Estados Unidos, los ferrocarriles están en manos de particulares y su servicio sin duda es bueno. Pero es de advertir que al paso que aquí en Chile no hay más que una sola línea central, en los Estados Unidos las líneas son numerosísimas. Hasta cuando se trató de construir el ferrocarril trascontinental se hicieron tres proyectos diferentes, y en todas partes al lado de una línea se establece otra. Es esta competencia tan fácil lo que ha producido el buen servicio y no el que los ferrocarriles sean hechos y administrados por empresas privadas.

En Inglaterra, en Francia, en Alemania, es el Fisco el que tiene en su mano la suprema dirección de los ferrocarriles: y no necesito yo decir que en todos esos países la administración ferrocarrilera es casi perfecta.

Por estos motivos, creo que si bien en general debemos dar facilidades y garantías al capital extranjero para que la industria y los conocimientos técnicos de otros países vengan á Chile, también debemos en cada caso particular ver las condiciones en que la industria y el capital particulares van á emplearse, y las probabilidades que tienen de reemplazar con ventaja la acción del Estado.

Así, por ejemplo, ¿sería prudente que entregásemos á una empresa particular el ferrocarril de Santiago á Valparaíso y con ello el desahogo de la capital? Santiago, por su distancia de la costa, necesita indispensablemente la vía férrea para su industria y su comercio: ¿podría esta necesidad ser satisfactoriamente llenada por otra persona que el Estado? Para mí es indudable que nó. Y si de hecho, el ferrocarril se entregase á los particulares ¿no nos podríamos ver cualquier día envueltos en graves dificultades, sea porque á los particulares les faltaran recursos ó el necesario prestigio y crédito? A mí no me cabe duda de que así sucedería.

El Fisco, entre tanto, puede proporcionarse para su administración todos los conocimientos técnicos con sólo enviar algunos jóvenes á estudiar en Europa y á los Estados Unidos: y tiene, en una palabra, mil medios de acción eficacísimos de que no disponen los particulares.

Por eso, por las condiciones especiales de Santiago y por las circunstancias generales del país, conviene que el Estado tenga y administre los ferrocarriles de su territorio.

Creo, señor Presidente, que con perfecta justicia se desea oír lo que á este respecto diga el señor Ministro del ramo: y por mi parte, me reservo seguir usando de la palabra en la discusión de los artículos de este proyecto después de oídas las explicaciones que el señor Ministro se sirva dar.

Por eso vengo yo á reforzar la proposición del señor Diputado por Melipilla para que se postergue la discusión de este negocio.

El señor TOCORNAL.—He pedido la palabra no para terciar precisamente en el fondo de este debate, sino para contestar las observaciones que acaba de oír la Cámara. El honorable Diputado que deja la palabra ha negado el hecho de que la administración privada es mejor que la del Estado.

El señor MEEKS.—¿Me permite el señor Diputado.....?

No lo he negado en absoluto. He dicho que no hay razón alguna para considerarla siempre superior á la del Estado. La administración de los particulares ha dado buen resultado en países en donde hay mucha competencia, como en los Estados Unidos; pero donde la competencia no existe, no los ha dado tan buenos.

El señor TOCORNAL.—El hecho general, comprobado en todos los ferrocarriles del mundo, es que la administración privada es mejor que la del Estado, y esto por una razón sencillísima. La administración del Estado debe encuadrarse dentro de reglas generales que no pueden tener la flexibilidad de las de una administración particular, porque tienden á prevenir abusos más que á dar facilidades al tráfico. Además, las empresas públicas están sujetas á los vaivenes de la política, y las particulares nó, porque son establecidas con el exclusivo fin de hacer negocio. Estas consideraciones tienen especial aplicación en la administración de ferrocarriles.

Yo no sostengo, señor Presidente, que los ferrocarriles del Estado deban venderse á empresas particulares, ni que deban arrendarse. Son cuestiones concretas éstas que requieren vasto estudio. Hago sólo estas observaciones al honorable señor Diputado que cree que es mejor la administración del Estado que la de las empresas privadas.

El señor MEEKS.—Me he referido, señor Diputado, al caso especial de la línea entre Santiago y Valparaíso, que se trata de construir. En general, soy de opinión que se debe dar estímulo á las empresas particulares.

El señor TOCORNAL.—Se ha observado la superioridad de las empresas privadas no sólo en materia de ferrocarriles, sino también de puentes, fábricas y obras de todo género. Los particulares dedican á sus empresas más inteligencia y contracción, y pueden proporcionar un servicio mejor. ¿Y por qué? Porque cada cual mira por sus individuales intereses, mejor que los encargados de hacerlo por los intereses comunes.

El honorable Diputado citaba el caso de los ferrocarriles de Italia para probar que allí se sentía la necesidad de que fueran administrados por el Estado. Sin embargo, yo he leído no hace mucho en la *Revista de Ambos Mundos* un artículo que, refiriéndose á los

ferrocarriles italianos, decía que había producido excelentes resultados la administración particular, é impugnaba sólo la concesión de garantías, como lo ha hecho aquí el honorable señor Concha.

El caso de los Estados Unidos, que también citaba el honorable Diputado por Limache en favor de las empresas privadas, es precisamente el único en el cual los tratadistas de economía política estiman que es admisible la intervención del Estado. Esa gran competencia que dice Su Señoría existe en aquel país en materia de ferrocarriles, no es tal; no es posible siquiera que la haya, tratándose de las grandes líneas que están en poder de unas pocas personas. Su Señoría sabe muy bien que Vanderbilt, sólo es dueño de una gran red de ferrocarriles. En los Estados Unidos hay extensiones de diez mil millas; es decir diez veces la totalidad de los ferrocarriles de Chile, que se encuentran en manos de cuatro ó cinco personas, que crean un odioso monopolio. Por eso, los Estados Unidos constituyen el único caso en que los economistas aconsejan la intervención del Estado en materia de construcción de ferrocarriles.

En Chile, la situación es muy distinta. No hay aquí grandes líneas que construir, nuestros ferrocarriles tienen que ser cortos, los capitales no son abundantes; de manera que no hay que temer los inconvenientes sociales que se temen en Estados Unidos, ni para qué adoptar una doctrina que en todas partes ha dado malos resultados.

Es necesario no exagerar las facultades del Estado. El Estado es un gigante que se encuentra siempre dispuesto á abusar de su autoridad; conviene mantenerlo dentro de los límites estrictamente necesarios, para que vaya hasta donde sea preciso y nada más. En la construcción de ferrocarriles pequeños, como los nuestros, conviene mucho que entren las empresas privadas.

Yo hago estas observaciones, señor Presidente, porque deseo que las palabras del honorable Diputado de Limache no dejen á la Cámara impresionada en un sentido que no es exacto.

Es sabido, señor, que los ferrocarriles belgas son los más bien administrados del mundo: en ellos el coeficiente de explotación, esto es, los gastos que originan, asciende al 52 por ciento de las entradas solamente. ¿Y qué pasa en aquel país? Que los ferrocarriles se encontraban en manos del Estado haciendo un mal servicio; se construyeron después líneas particulares, paralelas á aquéllas, y resultó que éstas echaron por tierra á las primeras. Luego, ¿cuáles eran mejores?

Ahora, en el caso concreto del ferrocarril que se discute, creo que se debe dejar su construcción á los particulares. En Chile, todos nos conocemos muy bien, señor Presidente, y sabemos que las personas que quieren construir el ferrocarril de Melipilla á Quilpué dan garantías completas de seriedad.

Termino, señor Presidente, manifestando que he hecho algunas observaciones generales porque no acepto las ideas del honorable Diputado de Limache, y quería que no quedaran sin contestación en la Cámara.

El señor PINOCHET.—Por mi parte, me adhiero á la indicación del honorable Diputado de Melipilla para esperar la presencia del señor Ministro del ramo á fin de conocer la opinión del Gobierno respecto de este ferrocarril.

La consideración capital que me mueve á aguardar esta opinión, es que las empresas particulares de ferrocarriles han tenido muy mal éxito en nuestro país. Yo creo, al revés del honorable Diputado que deja la palabra, que, tratándose de Chile, los ferrocarriles deben ser administrados por el Estado. Para convencerse de esto, basta que mis honorables colegas tiendan la vista sobre los ferrocarriles particulares que hay de un extremo al otro de la República. En la provincia de Tarapacá, hay un ferrocarril que está en manos de particulares y constituye un monopolio insoportable para el transporte del salitre, en condiciones de entrabar esta producción nacional en vez de facilitarla. En Atacama y Coquimbo hay también ferrocarriles particulares que no sirven á la industria. Lo mismo acontece en Concepción con el ferrocarril de Curanilahue, que yo he tenido ocasión de observar de cerca: en ese ferrocarril el servicio es detestable y sus tarifas son exageradamente superiores á las de los ferrocarriles del Estado. Algo análogo sucede con el ferrocarril de Concepción á Peumo. En ese ferrocarril que apenas tiene quince kilómetros de extensión, una arroba de vino tiene que pagar veinte centavos de flete, cantidad superior en una tercera parte, por lo menos, á lo que la misma arroba de vino tiene que pagar desde Bulnes á Concepción, recorriendo una distancia de cien kilómetros.

Es muy posible que en otros países—en la Bélgica, por ejemplo, como nos decía el señor Tocornal—sea mejor la administración particular. En Chile, la experiencia ha demostrado que es detestable.

Tratándose de ferrocarriles, señor, entre que estén á cargo de empresas particulares ó que estén á cargo del Estado, yo prefiero lo segundo, porque de esta manera prestan muchos mejores servicios; y esto no es cosa que nos parezca, esto lo estamos viendo diariamente en todos nuestros ferrocarriles, tanto fiscales como privados.

Los fletes de estos últimos son siempre muy exagerados y no ofrecen al público ninguna especie de garantía.

El señor TOCORNAL.—Las observaciones que hace el señor Diputado por Puchacay no son aplicables á los ferrocarriles de Chile.

El ferrocarril de Penco, antes que ser una industria es un verdadero monopolio; que si no existiese, permitiría que se hiciera el tráfico en mejores condiciones.

En cuanto á los ferrocarriles de la provincia de Coquimbo, los señores Diputados no ignoran que una gran parte del mal estado en que se encuentran esas empresas depende de la decadencia que sufre la industria minera en la referida provincia; de modo que, habiendo poco flete, para que esos ferrocarriles no dejen pérdidas tienen que cobrar tarifas muy altas.

El señor ROBINET.—Hay mucho flete, y sin embargo el acarreo de un quintal de metal de Ovalle á la Serena cuesta más caro que el de una tonelada de carbón de Liverpool á Nueva York.

El señor PINOCHET.—Y el ferrocarril de Concepción á Penco cobra por transportes más caro que las carretas.

El señor TOCORNAL.—Parece incomprensible que si el ferrocarril cobra más caro que las carretas, no se utilicen éstas solamente para todos los transportes.

El señor PINOCHET.—La razón es muy sencilla, señor: porque los ferrocarriles andan mucho más ligero que las carretas, hasta el punto que lo que en ferrocarril se lleva en unas pocas horas, en carreta se lleva en varios días.

El señor TOCORNAL.—A este respecto, tengo que observar que el ferrocarril de Curanilahue debería ser vigilado por el Estado, por cuanto goza de una garantía de éste; pero si no fuese así, el Estado no tendría por qué mezclarse en dicha empresa, y entonces yo invitaría al honorable Diputado á que me dijera: qué prefiere Su Señoría, que exista ese ferrocarril á pesar de las tarifas altas que cobra, ó que no exista, puesto que el Gobierno no lo puede construir.

El señor PINOCHET.—Si el honorable Diputado me pregunta: qué prefiero, ó que los ferrocarriles se construyan por el Estado, ó que los construyan los particulares, yo le contesto á Su Señoría que prefiero lo primero; ahora, en cuanto á que exista ó no el ferrocarril de Curanilahue, prefiero que exista, con tal de que se mejore su administración y se rebajen los fletes.

El señor ROBINET.—A la inversa de Su Señoría, creo que si los ferrocarriles han de cobrar fletes tan altos es preferible que no existan.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Ruego á los señores Diputados que no interrumpan.

Lo que está en discusión es el artículo 1.° del proyecto sobre el ferrocarril de Melipilla á Valparaíso, conjuntamente con la indicación del señor Diputado por Melipilla para aplazar este negocio.

Puede continuar usando de la palabra el honorable Diputado por Yungay.

El señor TOCORNAL.—Si el Gobierno no puede construir todos los ferrocarriles, sino los de más inmediata utilidad, y si por otra parte un particular pide permiso para construir un ferrocarril y no le concedemos ese permiso, estableceremos un sistema que nos impedirá tener todos los ferrocarriles necesarios á nuestro progreso industrial y comercial, de modo que no tienen valor alguno las observaciones del señor Diputado por Puchacay.

Es preciso tener presente que el Estado, con la garantía que da á las empresas particulares de ferrocarriles, hace un servicio á determinadas personas, sacando del bolsillo de todas los chilenos los fondos necesarios para pagarlo, y esto, á fin de que los particulares puedan transportar sus productos á costa de todos los contribuyentes del país.

No creo, pues, como el honorable Diputado por Puchacay, que solo el Estado deba construir ferrocarriles.

Cuando el Estado puede construirlos es conveniente que lo haga; pero si un particular pide permiso para construir un ferrocarril que el Gobierno no pueda hacer, me parece que hay conveniencia pública en conceder el permiso.

El señor OSSA.—Yo, señor Presidente, había hecho indicación para que en este artículo se agregase la palabra «Quirigüe», de modo que el artículo, con mi indicación, quedaría así: «Pasando por Casablanca, Quirigüe y Quilpué.»

Después de esto he tenido ocasión de ir á la Dirección de Obras Públicas, y revisando algunos datos sobre este asunto he visto que tuve muchísima razón al formular mi indicación.

En cuanto á la indicación del señor Diputado por Melipilla, siento tener que oponerme á ella.

Hace más de un año que tuve el honor de presentar un proyecto para que el Estado hiciera los estudios relativo á este ferrocarril, pasando por los puntos que he señalado, y en el que se consultaban 20,000 pesos con tal objeto.

No sé por qué la Comisión no lo habrá tomado en cuenta; pero entiendo que los estudios relativos á este ferrocarril ya cuestan al Estado algo como diez mil pesos.

Ahora, yo no veo ninguno de los inconvenientes que se atribuyen á la construcción de ferrocarriles por empresas privadas.

El ferrocarril de Copiapó á Caldera, si mis recuerdos no me engañan, no sólo hizo negocio sino que pocos lo habrían hecho mejor, puesto que pagó á los accionistas el capital íntegro con más el interés de un veinte por ciento.

Como lo ha manifestado el señor Tocornal, se sostiene por algunos que la falta de adelanto de algunos ferrocarriles proviene de que no sean éstos del Estado, sino de particulares. Entretanto, lo que hay de verdad es que el buen resultado de los ferrocarriles y su progreso, dependen del comercio y del adelanto de los pueblos que ellos comunican.

Así el ferrocarril de Copiapó á Chañarcillo no da hoy los buenos resultados que antes con motivo de haberse paralizado el tráfico que existía entre Caldera y Copiapó y entre esta ciudad y Chañarcillo, á consecuencia del broceo de las minas de este último lugar. En consecuencia, no debe atribuirse la importancia de un ferrocarril al hecho de que sea éste construído por el Estado, sino á la consideración que dejo apuntada.

Por otra parte, juzgo que todo el dinero que se invierta en la construcción de ferrocarriles, ya estimulando la iniciativa individual, ya dando garantías á los particulares (sobre todo cuando no considero excesiva la garantía del tres y medio por ciento), es el mejor empleado, porque es el más reproductivo.

En vista de estas consideraciones, votaré en contra de la indicación de aplazamiento, y debo declarar que votaré siempre por la construcción de cualquier ferrocarril, por más innecesaria que á primera vista aparezca su construcción, protegiendo así la industria nacional, aunque para ello sea necesario que el Gobierno invierta algunas sumas de dinero: el país se preocupa, antes que de la política, de sus necesidades primordiales y del desarrollo de sus industrias.

El señor GAZITUA.—Creo que en estos momentos no nos encontramos en una cátedra para entrar á discutir científicamente qué ferrocarriles convienen más, si los construídos por el Estado ó los construídos por los particulares, ó bien los construídos por cuenta de aquél y administrados por éstos ó viceversa.

En este terreno se puede hablar durante largas sesiones en pro y en contra de cada una de las doc-

trinas opuestas sin avanzar nada, y sólo obstruyendo proyectos de la naturaleza del presente, que no pide el estudio de teorías más ó menos fundadas, sino sólo la solución práctica del caso propuesto.

¿Puede construirse este ferrocarril, que va á unir el centro principal de la República con el puerto de Valparaíso, pasando por varios otros puntos de importancia, por cuenta del Estado ó de un particular?

He aquí una cuestión que no podemos resolver sin la presencia del señor Ministro de Industria, ni aun discutirse sin faltar á la cortesía y deferencia que se debe si la persona del señor Ministro, con tanto mayor razón cuanto que el Gobierno debe tener ya un plan completo en materia de obras públicas. El honorable señor Ministro puede manifestarnos cuáles son sus ideas sobre este asunto, si puede construirse esta línea con dineros del Estado y cuáles serían las líneas nacionales que deben afectarse con este objeto.

El señor TOCORNAL.—Y debe también asistir á las sesiones cuando sabe que se va á tratar un proyecto de esta clase.

El señor GAZITUA.—Considero, pues, que todo lo que se haga en este asunto será estemporáneo, sin pronunciarme ni en favor ni en contra del proyecto.

¿Qué se hará si el Estado no tiene fondos, ni tampoco un plan fijo que tienda á desarrollar la riqueza de los terrenos comprendidos entre los dos puntos que se piensa tender la línea?

Por mi parte diré: «Acuérdese la concesión», y no sólo esto, sino dese la garantía necesaria «si el ferrocarril ha de venir á impulsar el desarrollo comercial é industrial del país.»

Pero si el Gobierno acaricia la idea de conducir este ferrocarril á Melipilla, si sólo le bastó para este objeto comprometer una pequeña parte de las entradas de la nación, ó si cree que no es conveniente proceder desde luego á la construcción de ese ferrocarril, yo diré: «no se otorgue la concesión.»

¿Por qué? Por la razón muy sencilla de que no se debe acordar la construcción de un ferrocarril por las ventajas que produce para los concesionarios, sino por el beneficio que deja al país, beneficio que no consiste sólo en el incremento del valor de la propiedad ni en el aumento de la industria ó del comercio, sino también en el bienestar y progreso que debe traer consigo para las localidades, el país y el Estado en general.

Es bien sabido que el Estado es dueño de ferrocarriles que no producen ni siquiera lo necesario para pagar en parte sus gastos, y esto se ve aún en los ramales del centro de la República.

¿No cree la Cámara que si todavía se postergan los ferrocarriles construídos por los particulares, vendrían éstos á arruinar á aquellos? Indudablemente.

Lo que debemos hacer entonces es estudiar el desarrollo de la riqueza pública: si se hubiera hecho esto desde un principio en vez de lanzarnos á construir ferrocarriles en todas direcciones, otra sería hoy la suerte, la riqueza de la provincia de Atacama.

No olviden tampoco mis colegas que si la riqueza de Tarapacá todavía nos durará algunos años, hay otra más estable que impulsa el comercio, sirviendo de vehículos á nuestros productos; me refiero á los ferrocarriles, considerados como fuente de entrada.

No debemos, pues, pensar sólo en la actualidad, sino también en el porvenir.

De manera que, si el señor Ministro nos dice que cree no conviene este ferrocarril á los intereses fiscales ó que no hay recursos suficientes para llevarlo á cabo por cuenta del Gobierno, entonces votaré la concesión. Es, pues, conveniente oír la palabra del señor Ministro antes de pronunciarse sobre el particular.

Además, hace pocos días acordó el Congreso la suma de cincuenta mil pesos para el estudio de ciertas líneas, entre las que figura la de Melipilla á Valparaíso, razón demás para que aguardemos un poco de tiempo.

Sin pronunciarme, pues, sobre el fondo del proyecto, acepto con gusto la indicación del señor Diputado por Melipilla porque la considero útil y conveniente.

El señor MEEKS.—Todos, indudablemente, venimos á este recinto animados de los propósitos patrióticos del honorable Diputado de Ancud; todos estamos convencidos de que el porvenir y la riqueza de nuestro país dependen principalmente del desarrollo de la industria y del comercio; ninguno de nosotros negará su voto á las solicitudes de industrias benéficas para la nación.

Pero no quiero detenerme en examinar los detalles de las observaciones que se han hecho en el curso del debate, sino que me limitaré tan sólo á contestar dos observaciones del honorable Diputado por Yungay.

Refiriéndome á lo que ha dicho Su Señoría en cuanto á los ferrocarriles del Estado y á los particulares en los Estados Unidos, debo hacer presente que en este país la construcción de ferrocarriles se inició con tal vigor, y llegó á tal extremo la competencia, que el flete de los pasajeros llegó á ser de un centavo por milla.

Buen número de accionistas de las diversas empresas se reunieron entonces con el propósito de establecer cierto orden en la administración de esos ferrocarriles, y de común acuerdo se fijaron las bases de explotación.

De ahí proviene que en los Estados Unidos los accionistas son tan poderosos é influyentes en la marcha de las empresas ferrocarrileras.

Pero este modo de ser no puede aplicarse á las empresas particulares sud-americanas, que carecen de medios para hacer frente á la competencia del Estado.

En cuanto á los ferrocarriles chilenos, ya que al tratarse de ellos el honorable Diputado por Yungay, se ha referido á la *Revista de Ambos Mundos*, haré presente que recuerdo haber leído ahí un extenso informe, muy bien fundado, en que se hacía mención que el ferrocarril de Valparaíso era uno de los que menos accidentes registraban y de los que más provecho producían. Siento no tener á la mano dicha Revista; pues de ella podría deducirse que estos mismos ferrocarriles, bien administrados, proporcionarían mayores facilidades al comercio y al público en general, con una grandísima ventaja. Es verdad que en estos últimos tiempos los accidentes se han sucedido con alguna frecuencia; pero hay que tomar en

cuenta que trafican diariamente por la sola línea de Valparaíso más de cuarenta trenes. Yo viajo por esta línea muy á menudo, y me complazco en reconocer que hay en ella una atención constante é inteligente por parte de los empleados; á pesar de que no hay el suficiente número de funcionarios subalternos, que es una de las condiciones indispensables del buen servicio. Sin embargo, estos inconvenientes no se harían notar si el Gobierno hubiera construído ya la doble línea que debe unir á Santiago con Valparaíso. Con esto desaparecería uno de los factores más considerables de los desrrielamientos, la destrucción del equipo y demás desgracias que ocurren.

Todas estas consideraciones deben tenerse presentes cuando se trate de un problema tan grave y complicado como el de los ferrocarriles: en cada caso especial deben consultarse las condiciones generales y particulares que le corresponden y que pueden modificar los acuerdos del legislador.

Al concluir, repetiré que, para pronunciarnos sobre el proyecto en debate es conveniente aguardar la presencia del señor Ministro del ramo y oírlo, y porque además deseo personalmente dirigirle algunas preguntas.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—¿Algún señor Diputado desea usar de la palabra?

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Se va á votar la indicación de aplazamiento propuesta por el honorable Diputado señor González Errázuriz.

El señor SECRETARIO.—El resultado de la votación es 35 votos por la afirmativa y 9 por la negativa.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Aceptada la indicación.

Queda aplazada la discusión del proyecto.

Continúa en el orden de la tabla el proyecto remitido por la Sociedad de Fomento Fabril, é informado por la Comisión de Hacienda, sobre impuesto á los cigarrillos importados.

El señor SECRETARIO.—La parte dispositiva dice así:

«Art. 1.° Se eleva á cuatro pesos el derecho de internación del kilogramo de cigarrillos, incluyendo en este peso el del envase.

Art. 2.° Esta ley regirá cincuenta días después de su publicación en el *Diario Oficial*.»

El señor VALDES VALDES (Presidente).—En discusión general.

El señor GAZITUA.—Por la fecha que tiene el proyecto, recuerdo que, con posterioridad se ha presentado otro en el cual se impone á los tabacos un derecho más subido, tomando por base un cambio á 24 peniques. Según este último proyecto, los tabacos, en general, quedarían gravados con un derecho específico de seis pesos por kilogramo.

Creo, por lo tanto, conveniente que se aplace la discusión del que ahora nos ocupa, hasta que se traiga al debate el que he recordado, que es más completo y que comprende todas las mercaderías que pagan derechos específicos.

El señor ROBINET.—Yo me opongo, honorable Presidente, á la indicación que formula el honorable Diputado por Ancud. Su Señoría no advierte que en el proyecto á que hace referencia, no se toma en cuenta sino el tabaco al natural, en mazos ó cigarros puros, pero no bajo la forma de cigarrillos; á estos últimos se aplica el proyecto en debate. Esta industria nacional dispone de un capital cuantioso que peligra con la importación del cigarrillo habano, hecha por millones de paquetes. De esta importación el 50 por ciento representa el valor del papel, y la manufactura que se sustrae á la industria chilena, valor que emigra al extranjero convertido en oro.

Cuando existía el estanco, esta fabricación de cigarrillos tomó un vuelo considerable. Por una ley posterior á ésta, se equiparó el cigarrillo al tabaco en otras formas, y de ahí vino la muerte de esta industria del país.

El proyecto en debate tiende á amparar esta industria nacional, poniendo un derecho de 4 pesos al kilogramo de cigarrillo que se importe.

Este nuevo gravamen afectará solamente á la gente acomodada, porque la masa del pueblo hace por sí misma sus cigarrillos, ó los compra en las fábricas nacionales.

De manera que creo que la indicación de Su Señoría tiende á postergar una ley que está llamada á producir benéficos resultados, á impulsar una industria ya establecida en condiciones de poder prosperar.

Por esto ruego á Su Señoría que retire su indicación.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—No hay ninguna indicación pendiente. El honorable Diputado de Ancud sólo ha insinuado la conveniencia del aplazamiento.

El señor ROBINET.—Creía que el honorable señor Diputado había formulado indicación.

El señor GAZITUA.—Siento mucho no estar de acuerdo con el honorable Diputado que deja la palabra.

Debo advertir que estos proyectos no tienen tanto el carácter de protección á la industria como el de disminución en los consumos, y que si el proyecto presentado por el señor Ministro se refiere sólo á la fabricación de cigarros puros, el que yo he presentado á la Honorable Cámara se refiere á los tabacos habanos en general, imponiéndoles un recargo superior al fijado en dicho proyecto.

Como creo que la Comisión de Hacienda ha de despachar pronto este proyecto conjuntamente con el del señor Ministro, mantengo la idea que había insinuado y que ahora formulo como indicación concreta.

El señor ESPIÑEIRA.—Debo empezar por declarar que yo soy de los que consumen cigarrillos y que, desde que el estanco se concluyó, hemos tenido que fumar cigarrillos extranjeros ó soportar los defectos de los que se fabrican en el país; pues aunque aquí se produce buen tabaco, su elaboración es muy mala.

Poniendo una fuerte contribución á los tabacos elaborados, se daría trabajo á un sinnúmero de operarios, como antes.

El proyecto del honorable Diputado de Ancud no se refiere, como decía el honorable señor Robinet, al tabaco manufacturado que nos viene del extranjero,

sino sólo al tabaco en paquetes, ó á los cigarros puros.

En consecuencia, ese proyecto no abarca el tabaco elaborado á que se refiere especialmente el que hoy discutimos.

De manera que aprobado el proyecto del señor Gazitúa, nos veremos obligados á consumir el tabaco del país ó á pagar un precio subido por el que nos viene del extranjero, dejando emigrar nuestra moneda.

Acepto, pues, el proyecto en debate que no se opone en manera alguna al que nos ha anunciado el honorable Diputado por Ancud, por cuanto él viene indudablemente á favorecer la pequeña industria, y aún hasta á estimular la breve elaboración de nuestro tabaco y de los cigarrillos.

El señor HERBOSO.—Hay otra consideración para que la Honorable Cámara despache luego este proyecto:

He oído decir, no sé con qué fundamento, que la Fábrica Nacional de Cigarrillos se encuentra próxima á cerrar sus puertas.

Todos sabemos que esa fábrica y la industria de cigarrillos en general, han prosperado hasta hoy, y que la elaboración de cigarrillos de la Fábrica Nacional es buena; hay, pues, un deber de nuestra parte en dispensarle protección.

Además, creo que las observaciones del honorable Diputado por Ancud no tienen razón de ser, primero porque el proyecto de Su Señoría se refiere al tabaco, á la materia prima; y segundo porque la reforma de la tarifa aduanera puede demorar mucho tiempo aun.

En consecuencia, debemos despachar el proyecto á la brevedad posible.

El señor PINOCHET.—Yo desearía que se agregara al proyecto un inciso, relativo á aumentar el gravamen de la importación de cigarros puros con una cuota equivalente al gravamen que se establezca para los cigarrillos.

No veo qué razón haya para aumentar el gravamen de la importación de los cigarrillos y no el de los cigarros puros.

Por otra parte, tengo entendido que en nuestro país hay fábricas elaboradoras de esta última clase de cigarros; y, por lo tanto, conviene proteger esta industria.

Se diría que la elaboración de estos cigarros puros es mala: no lo dudo; pero me imagino también que una vez que se preste á estas fábricas un apoyo eficaz como el que acabo de indicar, mejoraría indudablemente la fabricación de este artículo, pues aumentando el consumo aumentarán las fábricas, lo que traerá consigo la competencia, el mejor estímulo para la industria.

Someto estas consideraciones á la Cámara sin atreverme desde luego á formular indicación, por no conocer la opinión de mis honorables colegas á este respecto.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Me permito advertir que el proyecto está sólo en discusión general y que en la discusión particular pueden tener cabida las indicaciones que ahora se formulen.

El señor ROBINET.—Voy á dirigir una súplica al honorable Diputado, porque en materia de impuesto es necesario andar con pies de plomo. No se puede así, de ligera, imponer gravámenes de ningún género.

Por lo tanto, invito á Su Señoría para que meditemos este asunto y lo estudiemos juntos.

El señor PINOCHET.—Accedo con gusto á la opinión de Su Señoría, con tanta mayor razón cuanto que no he formulado ninguna proposición precisa.

El señor ROBINET.—El proyecto en debate tiende á hacer desaparecer un error económico, porque en materia de impuestos no se pueden gravar en una misma cantidad las materias primas y las elaboradas.

El señor GAZITUA.—Retiro mi indicación, señor Presidente.

Cerrado el debate, se dió por retirada la indicación de aplazamiento del honorable señor Gazitúa.

Puesto en votación el proyecto, resultaron 34 votos por la afirmativa y 6 por la negativa.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Queda aprobado el proyecto en general.

Si nadie se opone, entraremos en la discusión particular.

Así se hará.

En discusión el artículo 1.°

El señor FELIÚ.—Yo haría indicación para que la sesión se prolongara por diez minutos á fin de concluir la discusión de este proyecto.

Entrando en ella, debo hacer presente que es efectivo que la fábrica de cigarrillos que hay en Valparaíso está para cerrar sus puertas, porque no le es posible subsistir á causa de la competencia que le hace el cigarrillo importado.

Por esta causa creo que no haríamos un gran sacrificio si prolongáramos por algunos minutos la sesión.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Si no hay oposición, así se hará.

Acordado.

El señor GAZITUA.—No recuerdo á cuánto asciende el impuesto sobre el tabaco en el proyecto á que me he referido: me parece que es de unos seis pesos por kilogramo.

El señor ROBINET.—Entonces ¿cómo se atreve á modificar Su Señoría lo que ni siquiera conoce?

El señor GAZITUA.—Puedo no tener presente un detalle, honorable Diputado; pero, créame Su Señoría, algún tiempo he dedicado al estudio de estas cuestiones aduaneras.....

El proyecto á que he aludido comprende todas las mercaderías que tienen un valor específico. Pero, aunque no recuerdo con exactitud á cuánto asciende el gravamen sobre el tabaco, hago indicación para que el impuesto establecido por este proyecto se eleve á cinco pesos cincuenta centavos.

El señor EDWARDS (don Eduardo).—El impuesto á que Su Señoría se ha referido estaba calculado al tipo de 24 peniques; por lo tanto, es menor que el que se establece por el presente proyecto, que se calcula á un cambio de 38 peniques. Por eso creo más aceptable el gravamen que se impone en el proyecto en debate.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Entiendo que la Sociedad de Fomento Fabril ha hecho esta proposición por indicación de los mismos industriales.

El señor PALACIOS.—Así es, en efecto.

El señor GAZITUA.—Pero es preciso tener presente que estas solicitudes se han hecho cuando el cambio estaba á 18 peniques. De manera que los cinco pesos cincuenta centavos que propongo con el cambio actual, son de menos valor que los cuatro que se habrían pagado con un cambio á 18. Luego no es un argumento en contra de mi indicación el que los mismos industriales hayan solicitado un gravamen de cuatro pesos.

Es necesario, que ya que pretendemos hacer algo bueno, que lo hagamos efectivamente y que no tratemos de mantener los errores presentes que nos han conducido á la aflictiva situación económica en que nos encontramos; y es menester proteger, en lo posible, la industria nacional á fin de impedir la salida de los capitales chilenos.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Se va á votar la indicación del honorable Diputado por Ancud, en la forma que Su Señoría le ha dado.

El señor SECRETARIO.—El reultado de la votación es: veinticinco votos por la afirmativa, diez por la negativa.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Queda aprobado el artículo en la forma que le ha dado el honorable Diputado por Ancud.

En discusión el artículo 2.º

¿Algún señor Diputado desea usar de la palabra?

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se exige votación, se dará por aprobado el artículo.

Aprobado.

El señor PALACIOS.—Pediría que el proyecto se pasara á la otra Cámara sin esperar la aprobación del acta.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Como mañana tenemos sesión, la indicación de Su Señoría no tiene objeto práctico.

Habiendo llegado la hora, se levanta la sesión.

Se levantó la sesión.

RICARDO CRUZ COKE,
Redactor.