Sesion 23.ª estraordinaria en 3 de Enero de 1896

PRESIDENCIA DEL SEÑOR VIDELA

SUMARIO

Se lee i aprueba el acta de la sesion anterior.—Cuenta.—El señor Prieto don Manuel Antonio pide que se trasmita al señor Ministro del Interior su deseo de que se presente un proyecto de lei pendente a regularizar en el departamento de Taltal el cobro de la contribucion de haberes.—Contesta el señor Toro (Ministro de Justicia).—A indicacion del señor Presidente, se acuerda devolver ciertos documentos de carácter privado.—El mismo señor Presidente anuncia que en la sesion próxima se designarán los miembros de la Cámara que deben integrar la Comision mista encargada de informar sobre las reclamaciones del Tribunal de Cuentas.—El señor Yáñez pide que a continuacion de las preferencias acordadas, se discuta el proyecto jeneral sobre construcciones ferrocarrileras.—El señor Walker Martínez observa que debe eliminarse de la tabla el proyecto sobre compra de los ferrocarriles de Coquimbo.—Con este motivo se suscita un debate en el que toman parte los señores Baña los Espinosa, Fernández Albano (Ministro de Industria i Obras Públicas), Concha, Alfonso i Silva Cruz.—El señor Palacios formula indicacion para que vuelva a Comision el proyecto sobre construccion de ferrocarriles en jeneral; el señor Concha, para que el proyecto de reforma de la lei de imprenta se discuta despues del relativo al ferrocarril de Talca a Colbun; i el señor Silva Cruz, para que en seguida del proyecto referente a la adquisicion de los ferrocarriles de Coquimbo se trate del que manda practicar inscripciones electorales complementarias.—Son aprobadas estas indicaciones.—El señor Prieto don Manuel A. pregunta cuál es el órden de la tabla definitiva.—Contesta el señor Secretario.—Continúa la discusion jeneral del proyecto sobre compra de los ferrocarriles de Coquimbo.—Usan de la palabra los señores Fernández Albano (Ministro de Obras Públicas), Walker Martínez, Pérez de Arce (Ministro de Hacienda) i Alfonso, que queda con ella.

DOCUMENTOS

Oficio del Senado con el que devuelve aprobado sin modificacion un proyecto que concede, por gracia, al teniente-coronel don Cruz Daniel Ramírez, la rehabilitacion que solicita para tramitar su espediente de invalidez.

Id. del id., id. id. un proyecto que declara que doña Carmela Hupdembaun, viuda del capitan de fragata don Manuel Antonio Riofrio, tiene derecho a una pension de montepío.

Id. del id., id. id., un proyecto que concede, por gracia, a doña Carolina i doña Virjinia Teresa Vivar, el goce de la pension concedida a su hermana doña María Vivar.

Id. del id., id. id., un proyecto que declara que doña Elena Díaz, viuda del subteniente don Antonio Díaz, tiene todos los derechos que le otorgarian las leyes si su marido hubiera obtenido el permiso necesario para contraer matrimonio.

Id. del id. con que devuelve, modificado, un proyecto de esta Cámara que autoriza al Presidente de la República para reconocer en su empleo de sarjento-mayor a don Víctor W. Castro.

Id. del id., id. id., un proyecto que concede pension a la viuda e hijas solteras del jeneral de division don Emilio Sotomayor.

Id. del id. con que comunica que ha desechado el proyecto de esta Cámara que concede una pension a doña Leonor Polanco, viuda de Mascayano, madre del teniente don Alejandro Mascayano.

Id. del id. con que comunica que ha nombrado a los señores Ramon Barros Luco, Vicente Sanfuentes, Joaquin Santa Cruz i José Rafael Salas para que concurran, por parte del Senado, a formar la Comision mista que ha de fijar el procedimiento del Congreso en presencia de las reclamaciones del Tribunal de Cuentas.

Id. del señor Ministro de Industria i Obras Públicas con que remite copia del contrato celebrado entre don Macario Ossa i don Daniel Lobos para el arrendamiento de la casa que ahora ocupa el Ministerio de aquel ramo.

Presupuesto de entradas i gastos de la Municipalidad de Santa Bárbara para 1896, remitido por esta corporacion.

Se leyó i fué aprobada el acta siguiente:

«Sesion 22.ª estraordinaria en 31 de diciembre de 1895.—Presidencia del señor Videla.—Se abrió a las 3 hs. 35 ms. P. M. i asistieron los señores:

Alfonso, Paulino
Balmaceda, Rafael
Bañados Espinosa, Julio
Bascuñan, Ascanio
Bello Codecido, Emilio
Boizard, Cárlos
Concha S., Cárlos
Cruzat, Ricardo
Délano, Alfredo
Díaz Besoain, Joaquin
Edwards, Guillermo
Errázuriz, Javier
Feliú, Daniel
Lámas, Alvaro
Mac-Iver, David
Mathieu, Beltran
Matte, Claudio
Ortúzar, Daniel
Pinto Agüero, Marcial
Pleiteado, Francisco de P.
Prieto, Manuel A.
Risopatron, Cárlos V.
Silva Cruz, Raimundo
Silva Vergara, J. Antonio
Subercaseaux, Julio
Urrejola, Gonzalo
Vázquez, Erasmo
Velázquez, José
Walker Martínez, Joaquin
Yáñez, Eliodoro

i el señor Ministro de Industria i Obras Públicas i el Secretario.

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

Se dió cuenta:

1.° De un mensaje de S. E. el Presidente de la República en el cual comunica que ha incluido en la convocatoria los proyectos de lei que autorizan el

descuento de las obligaciones procedentes de la venta de terrenos fiscales.

Se mandó tener presente.

2.° De un oficio del señor Ministro de Justicia con el que remite los antecedentes pedidos por el señor Pleiteado sobre la conducta funcionaria del señor juez letrado de Traiguen.

En Secretaría a disposicion de los señores Diputados.

3.° De un oficio del señor Ministro de Industria i Obras Públicas con el cual remite los datos pedidos por el señor Ferrada sobre provision de agua potable a San Javier de Loncomilla.

En Secretaría a disposicion de los señores Diputados.

4.° Del presupuesto de la Municipalidad de Colina.

El señor Concha hizo indicacion para discutir en seguida del proyecto sobre compra del ferrocarril de Coquimbo, el que reforma la lei de imprenta.

Usaron de la palabra los señores Pleiteado i Prieto don Manuel.

No habiendo número en la Sala se levantó la sesion, a pedido del señor Concha.

Eran las 4 P. M.

Se dió cuenta:

1.° De los siguientes oficios del Senado:

«Santiago, 31 de diciembre de 1895.—Devuelvo a V. E. aprobado, en los mismos términos en que lo ha hecho esa Honorable Cámara, el proyecto de lei que concede, por gracia, al teniente-coronel don Cruz Daniel Ramírez la rehabilitacion que solicita para tramitar su espediente de invalidez en conformidad a las leyes vijentes.

Tengo el honor de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio número 119, de fecha 20 de agosto de 1894.

Dios guarde a V. E.—Vicente Reyes.—*F. Carvallo Elizalde*, Secretario.»

«Santiago, 31 de diciembre de 1895.—Devuelvo a V. E. aprobado, en los mismos términos en que lo ha hecho esa Honorable Cámara, el proyecto de lei que declara, por gracia, que doña Carmela Hujajaembaner, viuda del capitan de fragata don Manuel Antonio Riofrío, tiene derecho a la pension de montepío que le conceden las leyes como si su marido hubiera obtenido el permiso necesario para obtener matrimonio.

Tengo el honor de decirle a V. E. en contestacion a su oficio núm. 77, de fecha 26 de agosto último.

Dios guarde a V. E.—Vicente Reyes.—*F. Carvallo Elizalde*, Secretario.»

«Santiago, 31 de diciembre de 1895.—El Senado ha dado su aprobacion, en los mismos términos en que lo ha hecho esa Honorable Cámara, al proyecto de lei que concede, por gracia, a doña Carolina i a doña Virjinia Teresa Vivar, hermanas del teniente-coronel i del capitan don Pedro Antonio Vivar, el goce de la pension que se concedió por lei de 30 de setiembre de 1890 a su hermana doña María Vivar.

Tengo el honor de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio núm. 120, de fecha 20 de agosto de 1894.

Dios guarde a V. E.—Vicente Reyes.—*F. Carvallo Elizalde*, Secretario.»

«Santiago, 31 de diciembre de 1895.—Devuelvo a V. E. aprobado, en los mismos términos en que lo ha hecho esa Honorable Cámara, el proyecto de lei que declara, por gracia, que doña Elena Diset, viuda del subteniente don Antonio Díaz, tiene todos los derechos que le otorgarian las leyes si su marido hubiera obtenido el permiso necesario para contraer matrimonio.

Tengo el honor de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio núm. 132, de fecha 27 de agosto de 1894.

Dios guarde a V. E.—Vicente Reyes.—*F. Carvallo Elizalde*, Secretario.»

«Santiago, 31 de diciembre de 1895.—El proyecto de lei aprobado por esa Honorable Cámara que tiene por objeto autorizar al Presidente de la República para reconocer en el empleo de sarjento-mayor a don Víctor W. Castro, lo ha sido tambien por el Senado en los términos siguientes:

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Concédese, por gracia, a don Víctor W. Castro derecho para percibir los sueldos i gratificaciones que le habrian correspondido durante el tiempo que sirvió en el Ejército constitucional si el empleo de sarjento-mayor que desempeñó le hubiera sido conferido por la Junta de Gobierno.

Tengo el honor de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio núm. 133, de fecha 27 de agosto de 1894, devolviéndole los antecedentes.

Dios guarde a V. E.—Vicente Reyes.—*F. Carvallo Elizalde*, Secretario.»

«Santiago, 31 de diciembre de 1895.—El proyecto de lei acordado por esa Honorable Cámara que concede, por gracia, a la viuda e hijas solteras del jeneral de division don Emilio Sotomayor la pension anual de tres mil pesos, ha sido tambien aprobado por el Senado, reduciendo el monto de la pension a la suma de dos mil pesos.

Tengo el honor de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio núm. 44, de fecha 6 de agosto último, devolviéndole los antecedentes.

Dios guarde a V. E.—Vicente Reyes.—*F. Carvallo Elizalde*, Secretario.»

«Santiago, 31 de diciembre de 1895.—El Senado ha negado su aprobacion al proyecto de lei acordado por esa Honorable Cámara que concede, por gracia, a doña Leono Polanco de Mascayano, madre-viuda del teniente de Ejército don Alejandro Mascayano, la pension que señala el artículo 12 de la lei de 22 de diciembre de 1881 a la madre-viuda de un capitan muerto en accion de guerra.

Tengo el honor de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio núm. 131, de fecha 27 de agosto de 1894, devolviéndole los antecedentes.

Dios guarde a V. E.—VICENTE REYES.—*F. Carvallo Elizalde*, Secretario.»

«Santiago, 27 de diciembre de 1895.—El Senado, en sesion de 12 del actual, ha tenido a bien nombrar a los señores don Ramon Barros Luco, don Vicente Sanfuentes, don Joaquin Santa Cruz i don José Rafael Salas para que concurran, por su parte, a formar la Comision Mista que se ocupe en arreglar el procedimiento a que debe sujetarse el ejercicio de las facultades del Congreso respecto de las reclamaciones que haga el Tribunal de Cuentas por habérsele mandado tomar razon por el Presidente de la República de decretos representados por dicho Tribunal por estimarlos ilegales.

Tengo el honor de decirlo a V. E en contestacion a su oficio número 153, de fecha 29 de noviembre último.

Dios guarde a V. E.—VICENTE REYES.—*F. Carvallo Elizalde*, Secretario.»

2.° Del siguiente oficio del señor Ministro de Industria i Obras Públicas:

«Santiago, 3 de enero de 1896.—Tengo el honor de remitir a V. E. copia del contrato entre don Macario Ossa i don Daniel Lobo para el arrendamiento de la casa que ocupa actualmente este Ministerio i copia de los documentos relacionados con la compra de alfombras i muebles que existian en la misma casa.

Estos datos han sido pedidos por el honorable Diputado, señor Pleiteado.

Dios guarde a V. E.—*Elías Fernández A.*»

3.° Del siguiente oficio:

«Los Anjeles, 30 de diciembre de 1895.—Remito a V. E., a fin de que se sirva dar cuenta a esa Honorable Cámara, el presupuesto de entradas i gastos que tendrá la Municipalidad de la comuna de Santa Bárbara en el trascurso del año 1896.

Dios guarde a V. E.—*M. Ramírez.*»

4.° De una solicitud de las señoras Elvira, doña Clotilde i doña Edelmira Soffia en la que piden se les devuelvan algunos antecedentes acompañados a otra que presentaron a esta Cámara, ya despachadas favorablemente.

El señor VIDELA (Presidente).—Se ha dado cuenta de una solicitud sobre devolucion de documentos. Si no hubiere inconveniente de parte de la Cámara, se hará la devolucion en la forma acostumbrada.

Así se hará.

Igualmente se ha dado cuenta de un oficio por el cual el Honorable Senado comunica que ha tenido a bien designar a los miembros que por su parte deben entrar a constituir la Comision Mista encargada de informar sobre las reclamaciones del Tribunal de Cuentas. La Mesa propondrá, en la sesion próxima, los señores Diputados que deben integrar dicha Comision en representacion de esta Cámara.

Está pendiente una indicacion formulada en la última sesion por el honorable Diputado de Santiago, señor Concha, para que inmediatamente despues del proyecto relativo a la compra de los ferrocarriles de Coquimbo, se trate del que introduce ciertas reformas en la lei de imprenta. Continúa la discusion de esa indicacion.

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

El señor PRIETO (don Manuel Antonio).—Pido la palabra.

El señor VIDELA (Presidente).—La tiene el honorable Diputado.

El señor PRIETO (don Manuel Antonio).—Hace algun tiempo la Municipalidad de Taltal remitió al Ministerio del Interior una solicitud en la cual hacia presente la situacion angustiosa en que se encontraba con motivo de no haber podido efectuar oportunamente el nombramiento de tasadores prescrito por el artículo 44 de la lei de municipalidades, para los efectos de establecer el monto de la contribucion de haberes.

Ignoro si esa solicitud habrá llegado o no al Ministerio, ni si tendrá conocimiento de ella el señor Ministro actual.

Probablemente Su Señoría no la conoce, fué enviada a la Moneda en tiempo de su antecesor en el Gabinete.

Yo me atrevo a pedir al señor Ministro del Interior, por medio de sus colegas aquí presentes, que se sirva tomar conocimiento de esa solicitud i atenderla en una forma conveniente.

Ha sucedido en Taltal que por no haberse efectuado el nombramiento de los tasadores, no se ha podido practicar el avalúo de las propiedades, ni cobrarse, por consiguiente, la contribucion de haberes; con este motivo la Municipalidad se ha visto colocada en una situacion sumamente difícil. En la solicitud presentada al Ministerio, acompaña la Municipalidad un proyecto de lei por el cual se le autoriza para verificar el cobro de la contribucion de haberes en conformidad al producto de ella en el año pasado.

Yo desearia que en la sesion inmediata nos pudiera decir el señor Ministro del Interior si está o no dispuesto a someter dicho proyecto a las Cámaras a fin de que, en caso de negativa, proceda yo a preparar uno que tienda a salvar de algun modo la situacion de la Municipalidad de Taltal. Segun la resolucion que adopte el señor Ministro, será la que adopte el Diputado que habla.

Ya que estoi con la palabra, agregaré unas pocas tocante a la indicacion del señor Concha, formulada en la última sesion, para acordar discusion preferente a la reforma de la lei de imprenta. A las razones que di entónces, para oponerme a dicha indicacion, añadiré otra mas: la de que estando mui avanzado el actual período de sesiones i pendiente el despacho de numerosos asuntos mas sencillos e importantes que aquél, no es acertado iniciar en estos momentos la discusion del proyecto a que se refiere el honorable Diputado de Santiago.

El señor TORO (Ministro de Instruccion Pública).—El señor Ministro del Interior se encuentra en este momento en el Senado; es posible que en la sesion próxima, i, con mas seguridad, en la subsiguiente, le sea permitido acudir a esta Cámara. De todas maneras, será debidamente impuesto de los deseos manifestados por el honorable Diputado de Taltal, i no dudo que prestará debida atencion al

asunto relativo a la cobranza de la contribucion de haberes en esa localidad.

El señor YAÑEZ.—Hago indicacion para que se discuta el proyecto relativo a la construccion libre de ferrocarriles, a continuacion del que se refiere a la compra de los ferrocarriles de Coquimbo i de los demas que ya han obtenido preferencia. Ese proyecto es de carácter jeneral, i una vez aprobado, evitará todas las discusiones i demas que trae consigo cada proyecto relativo a determinado ferrocarril, ademas, están ya aprobados algunos de sus artículos, i solo queda que concluir su despacho.

El señor VIDELA (Presidente).—En discusion la indicacion del honorable Diputado que deja la palabra.

El señor WALKER MARTINEZ.—Como el honorable Diputado de la Union ha hecho referencia al proyecto de compra de los ferrocarriles de Coquimbo, me veo en el caso de hacer una declaracion sobre este particular. Yo entiendo que la tabla de la presente sesion debe formarse, prescindiendo en absoluto del proyecto de adquisicion de los ferrocarriles de Coquimbo por el Estado. Sabe la Cámara que ese proyecto es la reproduccion de un contrato bilateral celebrado entre la Direccion del Tesoro, a nombre del Gobierno, por una parte, i la respectiva compañía ferrocarrilera, por la otra, contrato en el cual va inserta la cláusula de que él caduca de hecho el 31 de diciembre de 1895. Por consiguiente, la caducidad de ese pacto, hoi que nos encontramos a 3 de enero de 1896, es notoria i evidente. ¿Cómo podríamos, en consecuencia, continuar discutiendo, i llegar a aprobar un proyecto que, conforme a un contrato celebrado el 7 de enero de 1895, no tiene objeto despues del 31 de diciembre del mismo año?

No es serio ni propio de la Cámara que continuemos discutiendo un proyecto en el cual solo hai constancia de la voluntad de una de las partes interesadas en un contrato, i nada se sabe respecto de la voluntad de la otra parte. Yo no dudo de que la Compañía de los Ferrocarriles de Coquimbo estará dispuesta a mantener el contrato, ya que el negocio que va a realizar por medio de la venta de sus ferrocarriles es el mas pingüe que ha podido presentársele; pero, entre tanto, no tenemos conocimiento oficial de esa voluntad.

Creo aun que, en caso de que continuara la discusion de este proyecto i que él fuera aprobado, el Ministro del Interior se veria en el caso de aconsejar al Presidente de la República que lo vetara a fin de evitar que se promulgase como lei un proyecto de contrato que solo contaba con el asentimiento de una de las partes en él interesadas.

Repito que no seria propio, ni siquiera consonante con el prestijio que debe acompañar las resoluciones de un Congreso, dictar un acto lejislativo fundado en un convenio en que tiene parte la nacion, sin que exista constancia oficial de la voluntad de la otra parte interesada, aun cuando esa voluntad nos sea conocida extra-oficialmente.

El señor BAÑADOS ESPINOSA.—Desearia que el señor Ministro de Industria i Obras Públicas nos dijera si despues del contrato inicial ha habido o no prórogas del plazo.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—En realidad, el término a que se refería el primitivo contrato caducó a mediados del mes de agosto, i entónces se convino en ampliarlo hasta el 31 de diciembre.

Como la discusion del proyecto se habia ido retardando de dia en dia i se podia presumir que el proyecto no estuviera aprobado ántes de la fecha fijada por el acuerdo de la Compañía, me dirijí al jerente de ésta para preguntarle si ella estaria dispuesta a prorogar el plazo estipulado, o a consultar un nuevo plazo, bajo las mismas bases ya estipuladas. El señor jerente me contestó que, dentro del mecanismo de los estatutos que rijen a la Compañía de los Ferrocarriles de Coquimbo, no quedaba ya tiempo para citar a los socios i obtener un acuerdo al respecto ántes de que llegara el 31 de diciembre, pero que desde luego podia asegurarme que, habiendo ya resuelto definitivamente la Compañía enajenar los ferrocarriles de su propiedad, el Gobierno i el Congreso podian proceder en el concepto de que la Compañía aceptaba la ampliacion del plazo que se estimase necesario. Me agregó que el asunto habia sido sometido al estudio del consejo de administracion, que representa la mayoría de las acciones i el consejo aceptaba la anticipacion del plazo, aun cuando no podia comprometer a la Sociedad en ese sentido, por cuanto los estatutos no lo facultaban para hacerlo. Por consiguiente, reunida la Compañía en conformidad a las reglas de su constitucion, debia aprobar la ampliacion del plazo, ya que ella era aceptada por la mayoría de los accionistas representada por el consejo de administracion.

Estos son los antecedentes que puedo proporcionar a la Cámara.

Me parece que la cuestion suscitada por el señor Diputado de Santiago quedaria reducida a introducir en el proyecto algunas modificaciones de forma, en el caso de que se estimaran indispensables.

De todos modos, la lei solo tendria efecto una vez verificada la junta de accionistas de la Compañía de Ferrocarriles de Coquimbo, la cual ya está citada con el objeto de resolver la cuestion.

El señor BAÑADOS ESPINOSA.—Habia pedido al señor Ministro de Obras Públicas las esplicaciones que Su Señoría se ha dignado darnos, con el objeto de manifestar a la Cámara que puede seguir en la discusion del proyecto relativo a los ferrocarriles de Coquimbo, sin que para ello sea un inconveniente el que haya terminado el plazo fijado por el decreto de 7 de enero de 1895.

La Cámara tiene dos caminos que elejir: el de seguir la discusion del proyecto en la forma que éste viene, o el de modificarlo como lo juzgue conveniente.

No es cuestion de verdadera importancia el que la Cámara haya de incurrir en falta de seriedad, si una vez aprobado el proyecto en la forma que actualmente se halla, él no hubiere de merecer la aceptacion de la Compañía interesada, i hubiere, por lo tanto, de quedar sin efecto. No seria la primera vez que esto ocurriera. En órden a ferrocarriles, hemos visto que el 70 por ciento de las leyes que se dictan no se cumplen porque los particulares, entusiasmados con las concesiones, una vez que las obtienen, no realizan sus propósitos dentro de los plazos decretados.

Si no se quiere dejar el proyecto tal como está, es decir, sujetándose a las bases acordadas por el decreto de 7 de enero de 1895, se le puede dar otra forma, la que tuviera a bien indicar el señor Ministro, por ejemplo. De esta manera se evitaría que, viniendo el feriado, quedara aplazada la resolucion de este negocio hasta las calendas griegas.

Es de todo punto necesario adoptar una resolucion sobre la cuestion de los ferrocarriles de Coquimbo, ya sea ella la de comprarlos, como sostenemos muchos miembros de la Cámara, ya la de subvencionarlos durante algun tiempo, como ha indicado el honorable señor Subercaseaux. Todos estamos de acuerdo, tanto en ésta como en la otra Cámara, en que es indispensable llevar el concurso del Gobierno a la provincia de Coquimbo, para ayudarla en la tremenda situacion que actualmente atraviesa. Solo hai discrepancia respecto de la forma, del procedimiento mediante el cual ese ausilio debe prestarse, es decir, sobre si se compran o si solamente se subvencionan los ferrocarriles particulares de esa provincia. Todos estamos conformes en que ésto es un asunto de suma importancia, que debemos resolver pronto, por cuanto ya no admite nuevas dilaciones una solucion tendente a evitar los efectos lamentables que está produciendo sobre las industrias, la agricultura i la vida en jeneral de toda una provincia el imperio de tarifas ferrocarrileras nunca vistas por lo onerosas.

Creo, pues, que podemos continuar en la discusion del proyecto, modificándolo o no. Mi opinion es que no hai necesidad de modificacion alguna, puesto que, en el peor de los casos, solo resultaria que el proyecto fuera inútil; lo cual nada tendria de particular cuando diariamente estamos viendo que quedan reducidas a esa condicion el 70 por ciento de las leyes que dictamos en materia de ferrocarriles.

En la inteligencia de que, modificándolo o no, la situacion parlamentaria del proyecto no cambiaria, me atrevo a insinuar al honorable Diputado de Santiago la conveniencia de seguir discutiendo el proyecto tal como está, introduciéndole en él las modificaciones que se estimen necesarias en la discusion particular.

El señor PALACIOS.—En sesiones pasadas pedí al señor Ministro de Guerra antecedentes sobre ciertos contratos celebrados con casas estranjeras por compra de cañones, lingotes i otros elementos, i hasta la fecha ellos no han sido enviados a la Cámara. Rogaria a la Mesa que enviara un oficio pidiendo la remision de aquellos datos.

El señor SECRETARIO.—Segun mis recuerdos, el señor Ministro quedó de ponerse al habla con Su Señoría.

El señor PALACIOS.—Efectivamente se puso al habla conmigo, i me prometió enviar los datos; pero hasta la fecha no han llegado.

El señor CORBALAN MELGAREJO.—¿Qué indicaciones hai pendientes?

El señor SECRETARIO.—Una del señor Concha para discutir de preferencia, despues del proyecto sobre los ferrocarriles de Coquimbo, una que subroga la ley de imprentas; i otra del señor Yáñez, por la que se acuerda pedir hasta la discusion del proyecto relativo a construccion libre de ferrocarriles, despues de las ya acordadas.

El señor CORBALAN MELGAREJO.—¿Estas indicaciones no modifican la tabla actual?

El señor SECRETARIO.—La indicacion del señor Yáñez no modifica la tabla.

El señor CORBALAN MELGAREJO.—¿I está informado el proyecto a que ella se refiere?

El señor SECRETARIO.—Está informado, i aun se han discutido algunos de sus artículos.

El señor PALACIOS.—Debo observar, señor Presidente, que se ha presentado un contra-proyecto que modifica en gran parte el proyecto de construccion libre de ferrocarriles, para el cual se ha pedido preferencia; de manera que se va a dificultar el debate por no haber una base fija de discusion; ademas, se trata de un proyecto largo i complicado cuyo despacho no urje en manera alguna.

Rogaria al señor Yáñez que, en vista de estas consideraciones, se sirviera retirar la indicacion de preferencia que habia formulado; si así no lo hiciera, yo tendré que pedir que este proyecto pase nuevamente a Comision a fin de que sea estudiado con mayor detenimiento.

El señor VIDELA (Presidente).—¿Su Señoría formula indicacion?

El señor PALACIOS.—Nó, señor Presidente; pero me veré en el caso de hacerlo si el señor Yáñez no se sirve acceder a mi peticion.

El señor YAÑEZ.—Yo creo que la indicacion que piensa promover el señor Palacios tendrá oportuna cabida cuando entremos a la discusion del proyecto para el cual he pedido preferencia. Entónces podrá ver la Cámara que no tienen tanto alcance las observaciones del señor Diputado, i que el proyecto puede despacharse fácilmente sin necesidad de nuevo informe de Comision. Nos ha hablado Su Señoría de un contra-proyecto. Tal contra-proyecto no existe; lo que hai son diversas indicaciones que amplian, modifican i reglamentan el proyecto presentado.

Hecha de este concepto, el señor Diputado puede renovar su indicacion o desistir de ella en el momento en que entremos a la discusion del negocio.

El señor PALACIOS.—Se me dice en este instante que algunos de nuestros colegas, ausentes de Santiago, desean tomar parte en el debate de este proyecto: son Diputados que, en otras ocasiones, como miembros de comisiones informantes, han estudiado proyectos de esta misma índole. Esos colegas pueden, por consiguiente, darnos luz sobre la materia. Como no volveré a Santiago ántes de una semana, estimo un verdadero deber de cortesía el aguardar su presencia para iniciar nuevamente esta discusion.

Por lo demas, entrar desde luego en ella, seria retardar una solucion definitiva, atendido a que yo, considerando la gravedad o importancia del asunto, me veria obligado a pedir segunda discusion para cada artículo del proyecto. Sin embargo, si se le enviara a Comision, en cuyo sentido hago indicacion formal, quizas dentro de unos pocos dias tendríamos informe i el proyecto no despacharia sin obstáculo.

El señor CONCHA.—La fuerza de las cosas me obliga a recordar la indicacion que formulé en la sesion pasada, relativamente al proyecto que reforma la ley de imprenta. Mi indicacion, segun mis recuerdos, fué para que se discutiera ese negocio a conti-

nuacion del proyecto de compra de los ferrocarriles de Coquimbo. Entiendo que hoi la Cámara no se encuentra en situacion de discutir este último proyecto; i pareciéndome justificada la insinuacion del honorable Diputado por Santiago, señor Walker, modifico mi indicacion en el sentido de que la lei de imprenta se discuta inmediatamente despues del proyecto del ferrocarril de Talca a Colbun.

Aunque no es éste el momento de entrar a analizar las disposiciones de la reforma, debo anticipar que ella no restrinje de ninguna manera la libertad de imprenta. La simple lectura manifestará que la libertad de imprenta se mantiene ahí con la misma amplitud que hoi existe. I si todavía esto no es bastante, debo hacer notar a la Cámara que la reforma ha sido aplaudida precisamente por aquellas personas a quienes directamente afecta.

Porque la prensa ilustrada i séria, que trabaja por el bien del pais, que lo honra i dignifica, quiere distinguirse i se distingue de aquella que lo deprava i envilece.

La prensa ha acojido i casi reclamado la reforma, prueba indiscutible de su conveniencia i necesidad.

Este proyecto tiende a hacer efectiva la responsabilidad de los que escriben para el público abusando de la libertad de imprenta, libertad primordial que todos estamos en el deber de defender.

I ya que estoi con la palabra, me voi a permitir decir dos acerca de la situacion en que se encuentra ante la Cámara el proyecto de compra de los ferrocarriles de Coquimbo.

La esposicion que ha hecho el honorable Ministro de Industria i Obras Públicas ha venido a colocar la cuestion en su verdadero terreno. No ha habido próroga i, en consecuencia, no hai contrato.

El Congreso i el pais van a dictar una lei para proponer la compra de un ferrocarril a una empresa particular.

¿Es esto serio? ¿Es esto correcto?

¿Puede compararse con los permisos que se dan para la construccion de ferrocarriles?

Estos permisos no imponen ningun gravámen al Estado i en ellos siempre se fija una suma para responder de la ejecucion de la obra, buscando así medios de evitar que una lei dictada por el Congreso llegue a quedar sin resultado.

Esta lei relativa a los ferrocarriles de Coquimbo no pasaria nunca de ser una simple propuesta de compra, negocio que no es materia de la resolucion del Congreso. En realidad, habiendo caducado el contrato, no hai materia sobre la cual pudiera recaer la aprobacion de la Cámara. Yo comprendo mas bien, en este caso, una lei de espropiacion.

La lei que algunos desean que se dicte llevaria esta forma: «El Gobierno de Chile comprará por la suma de tanto, los ferrocarriles de la provincia de Coquimbo.»

¿I si la empresa dueña no quiere ya vender sus ferrocarriles? Porque debemos ponernos en todos los casos, para medir el alcance de la lei i apreciar su oportunidad.

¿I si la Compañía cambia el precio u otras de las condiciones del contrato?.....

Por lo demas, parece indudable que este procedimiento solo serviria para abrir el apetito del vendedor. Hoi pide tal cantidad, mañana puede pedir el doble, porque ve que hai, de parte del Gobierno, verdadero afan de realizar este negocio.

Puede ser que yo esté equivocado; pero creo mui necesario usar de mesura i prudencia, cuando se trata de negocios que importan al Estado centenares de miles de pesos.

En vista de estas razones, creo que la Cámara no puede seguir discutiendo el proyecto de compra de los ferrocarriles de Coquimbo.

Ahora, mi indicacion tiende a que se discuta, en cambio, un negocio de reconocida utilidad para el pais.

El señor Ministro de Obras Públicas nos ha dado a entender que la compra de aquellos ferrocarriles no ofrecerá dificultades procedentes de la otra parte interesada: la Cámara no puede temer que la negociacion no se efectúe. Dicen algunos que ésta se arreglará fácilmente; malician otros que ya está arreglada; entónces ¿a qué tanto precipitarnos para dictar la lei en condiciones irregulares?

Como he dicho al comenzar, modifico mi indicacion en el sentido de que el proyecto de reforma de la lei de imprenta se discuta en seguida del relativo a un ferrocarril en la provincia de Talca.

El señor HEVIA RIQUELME.—He oido con gusto la indicacion del honorable señor Yáñez, porque no se me oculta la precaria situacion de la industria nacional i la necesidad de mejorar esa situacion con todo nuestro esfuerzo.

Cuando vemos que el pais está pobre no me esplico que aquí en el Congreso recapacitemos tanto, i que de preferencia en preferencia apartemos del camino intereses verdaderamente nacionales, que son la esperanza de su progreso, tal como el ferrocarril de Talca, como la construccion libre de ferrocarriles i como la compra de los ferrocarriles de Coquimbo. Estos negocios se imponen a la consideracion de la Cámara.

Si es efectivo, i todos lo reconocemos, que el pais está pobre, lo primero que debemos hacer es trabajar por levantar su industria. Pues bien, admitimos que estamos pobres, que necesitamos trabajar mas, i cuando se trata de impulsar la industria, se nos dice que se estorbará la preferencia pedida para un negocio que propende a ese impulso, por esta razon: porque hai algunos Diputados ausentes que querrán asociarse a la discusion de ese negocio. Yo no veo en esto sino lo que siempre ha ocurrido, i es que nunca ha faltado alguna voz para combatir los proyectos i solicitudes de ferrocarriles. Es preciso que no nos engañemos: no debemos aceptar todas las solicitudes industriales, pero debemos tratarlas todas i resolverlas sin demora, en un sentido o en otro. Por esto apoyo la indicacion del honorable señor Yáñez. Debemos considerarnos mui satisfechos el dia que lleguemos a dictar una lei jeneral sobre construccion libre de ferrocarriles.

En cuanto a la compra de ferrocarriles de Coquimbo veo que todos estamos de acuerdo en la conveniencia de atender de alguna manera a las necesidades de aquella provincia.

Siendo esto así, no se divisa peligro alguno en que el Congreso despache el proyecto tal como está, i creo que, por el contrario, variando su redaccion,

demoraríamos el despacho de la lei. No se puede aceptar lo que dice el honorable señor Concha del peligro de que el vendedor quisiera aumentar el precio estipulado. Desde que la lei indicará de antemano ese precio, el peligro es ilusorio.

Apoyo, pues, la indicacion del honorable señor Yáñez, tanto por referirse a un negocio de suma importancia, cuanto porque no estorba al despacho de otros dos, de no menor entidad: el de los ferrocarriles de Coquimbo i el del ferrocarril de Talca.

El señor BAÑADOS ESPINOSA.—Pido la palabra.

El señor ALFONSO.—Pido la palabra.

El señor BAÑADOS ESPINOSA.—La cedo al señor Diputado por Ovalle.

El señor VIDELA (Presidente).—Tiene la palabra el honorable Diputado por Ovalle.

El señor ALFONSO.—Refiriéndome a las objeciones que ha formulado el honorable señor Concha para que se continúe discutiendo el proyecto sobre compra de los ferrocarriles de Coquimbo, debo decir a la Cámara que, por mi parte, encuentro cumplidísima razon al señor Diputado cuando dice que no es regular ni es parlamentario que la Cámara siga ocupándose de ese proyecto. Desde que el plazo para aprobar el contrato de compra-venta caducó, es obvio que no seria correcto, es obvio que no seria regular el procedimiento de la Cámara si ella siguiera en esa discusion.

Desde ese punto de vista me hallo, pues, en perfecto acuerdo con Su Señoría. Pero tambien debo declarar que me encuentro de acuerdo con el honorable Diputado por Illapel en cuanto éste asevera que, si en esa forma precisa en que el proyecto se encuentra concebido, no puede ser discutido ya, modificándolo (como podemos hacerlo dentro de nuestras amplias facultades lejislativas i constitucionales) no solo no hai inconveniencia, sino que hai notoria ventaja en continuar la discusion.

I a fin de ir despejando el terreno de toda dificultad, yo avanzo desde luego que voi a modificar el proyecto, tan pronto como llegue la oportunidad de hacerlo, en el sentido de conceder una autorizacion a S. E. Presidente de la República para que proceda a comprar los ferrocarriles de Coquimbo en la forma i sobre las bases mismas del proyecto que hemos estado discutiendo, salvo, por supuesto, el punto relativo al plazo, a la perentoriedad del término dentro del cual ha debido el contrato quedar perfeccionado.

En cuanto a la indicacion que ha formulado el honorable señor Concha en órden a que despues del proyecto relativo a un ferrocarril de Talca a Colbun, se discuta la reforma de la lei de imprenta, me es mui grato decir tambien que, por punto jeneral, me encuentro en perfecto acuerdo con Su Señoría.

Creo yo que en Chile no tenemos libertad de imprenta; tenemos licencia, i licencia escandalosa, me atreveria aun a decir i criminal, pues que ha llegado, en muchas ocasiones, a los límites del delito: una licencia absolutamente impropia de un pais medianamente culto. Las últimas manifestaciones que de esa licencia se han producido i que estarán de seguro en el ánimo de algunos de mis honorables colegas, revisten caracteres verdaderamente temerarios.

No me parece que pueda hacerse una cuestion política de la represion de estos desmanes. Yo, por mi parte, no la hago.

No conozco los términos del proyecto a que se ha referido el señor Concha; pero tengo noticia de que es un proyecto bien meditado. I, por lo tanto, mediando los trámites reglamentarios, yo no tendria inconveniente alguno para aceptar que la Cámara se ocupase en la discusion de ese proyecto con la preferencia prudente que permitan los demas asuntos en tabla.

No se hiere con esto a ningun hombre ni a ningun partido: se proteje simplemente a la moral i la conveniencia pública.

Así, pues, si el proyecto de reforma de la lei de imprenta hubiera de discutirse en pos de otro proyecto, que sigue inmediatamente en la tabla al del ferrocarril de Talca a Colbun, de un proyecto que Sus Señorías mis honorables colegas de la derecha se han empeñado con rara tenacidad en combatir, en obstruir mas bien dicho, i que fuera de no imponer gravámen alguno a nadie solo reportará ventajas a todos: si en pos del proyecto de inspectores sanitarios se discutiera la lei de imprenta, yo no tendria inconveniente alguno en aceptar para él la preferencia que se solicita.

El señor CONCHA.—Pido la palabra.

El señor VIDELA (Presidente).—La habia pedido ántes el honorable Diputado por Illapel.

El señor BAÑADOS ESPINOSA.—No tengo ningun inconveniente en cedérsela al honorable Diputado por Santiago.

El señor VIDELA (Presidente).—Puede usar de la palabra Su Señoría.

El señor CONCHA.—Doi las gracias al señor Diputado.

Yo no puedo ménos que felicitarme, señor Presidente, del perfecto acuerdo en que me encuentro con el honorable señor Alfonso, cuya versacion en materia de jurisprudencia es de todos conocida.

Así, en cuanto al proyecto de compra de los ferrocarriles de Coquimbo, yo pienso como Su Señoría, que la circunstancia de haber espirado el plazo dentro del cual debió aprobarse esa compra, impide ya continuar discutiéndola. Pero creo tambien que puede Su Señoría, como lo ha insinuado, presentar un proyecto para autorizar al Presidente de la República a fin de que compre estos ferrocarriles, proyecto que, como es natural, podria ser incluido inmediatamente en la convocatoria i discutido i despachado brevemente.

De manera, pues, que en este punto estoi en perfecta conformidad con la opinion de Su Señoría. Celebro que esta conformidad continúe en lo tocante al proyecto de reforma de la lei de imprenta, el cual Su Señoría parece que ignora que ha corrido ya todos los trámites reglamentarios. Está informado por la Comision respectiva i en estado de tabla.

Yo declaro a la Cámara que si ese proyecto no hubiese sufrido ya todos los trámites que el Reglamento señala, no habria solicitado preferencia para él. Creo que en materias graves como ésta no puede

discutir la Cámara sin no estudio [illegible] el informe de la respectiva Comision.

Por eso, yo no he opuesto siempre a esas discusiones que se traen a la Cámara sin preparacion alguna, para festinarlas i terminarlas violentamente i sin estudio. Siempre hai conveniencia en que leyes de significacion política, entendiendo la política en su alto significado, sean discutidas en la Cámara despues de haber sido ampliamente ilustradas por la correspondiente Comision.

Por lo demas, el proyecto de reforma, para el cual he pedido preferencia, no altera las bases que la Constitucion i la lei del 72 han fijado para los juicios de imprenta.

Tampoco ese proyecto ha tenido en mira a estos bancos, lo que seria una falta para ellos mismos i quizás tambien para otros. El informe que sobre él ha recaido, lleva las firmas de diputados pertenecientes a diversos partidos políticos. El proyecto mismo ha sido presentado por el señor Balcells, el cual ha reproducido en mucha parte otro proyecto de uno de sus honorables colegas de ayer.

La aprobacion de la reforma que me ocupo es una exijencia ineludible de la situacion, cuya gravedad ha manifestado elocuentemente el honorable Diputado por Ovalle; i yo habia solicitado su preferencia precisamente porque consideraba la situacion con el mismo criterio de Su Señoría.

No niego que los proyectos relativos a intereses industriales tambien merecen preferencia; pero esto no que ellos puedan esperar, al paso que la reforma de la lei de imprenta se impone con caracteres de impostergable urjencia.

El señor OSSA.—Pido la palabra.

El señor VIDELA (Presidente).—La ha pedido ántes el honorable Diputado por Lláipel, quien puede usar de ella.

El señor BAÑADOS ESPINOSA.—Estimando, el honorable Diputado por Ovalle no me rectifica, que el honorable Diputado por Santiago no ha interpretado con fidelidad su pensamiento.

El señor ALFONSO.—Si no permite el señor Diputado, lo esplicaré en dos palabras mi manera de pensar.

Yo no he pretendido presentar un proyecto sobre adquisicion por el Estado de los ferrocarriles de Coquimbo, proyecto que, como se ha observado, no existiria ser incluido en la convocatoria. Lo que yo me propongo es modificar el proyecto mismo que está en tabla i que, en sus precisos términos actuales, no puede ya ser discutido; modificarlo, digo, para dejarlo en otros términos en que esa imposibilidad no exista. Para proceder así estoi perfectamente dentro de mis derechos constitucionales, i la modificacion que yo proponga no necesitará ser incluida en la convocatoria.

El señor BAÑADOS ESPINOSA.—De acuerdo, en consecuencia, con el honorable Diputado por Ovalle acerca de este punto, prevengo a la Cámara que no estoi de igual manera de acuerdo con Su Señoría, en cuanto él dice que no puede considerarse el contrato en la forma que ha sido presentado a vuestra vista.

En la misma forma ha sido discutido por el Honorable Senado, despues de haber espirado el primitivo plazo del contrato. El proyecto fué sometido a las Cámaras con el contrato, el cual fijaba como plazo para aprobar la venta el 31 de agosto. Llegado el término del plazo, continuó sin embargo la discusion, i cuando ésta se desarrollaba, se convino en la prórroga. De modo que no hubo necesidad de introducir modificacion alguna en el proyecto.

Tenemos, pues, un antecedente que nos autoriza para seguir la discusion en la misma forma en que la hemos iniciado. I la aprobacion del proyecto en esa forma significará una autorizacion implícita otorgada al Gobierno a fin de que celebre un contrato *ad referendum* para la compra de estos ferrocarriles. Faltará solo el consentimiento de la otra parte, en cuanto al plazo: si ese consentimiento no viene, no se celebrará el contrato, no se hará uso de la autorizacion. No será la primera vez que esto suceda.

Por otra parte, el señor Ministro nos ha manifestado que lo único que falta para que la Compañía acuerde la prórroga, es reunir a todos los socios a ese efecto. Pero el acuerdo se ha producido ya en la Compañía en el sentido de acordarla. El jerente, en union del consejo de administracion, que representa a la mayoría de los accionistas, ha emitido ya su opinion favorable.

Ahora se arguye que a la Compañía le conviene la venta, i se afirma esto con gran misterio, como si ello probara la inconveniencia de la negociacion.

Señor, si éste es un secreto a voces. La compra de los ferrocarriles de Coquimbo es un vivo interes del Estado. Yo, por mi parte, vengo trabajando hace muchos años en favor de la provincia de Coquimbo i siempre he creido útil la adquisicion de sus ferrocarriles por el Estado, porque no hai proteccion alguna mas eficaz que ésta.

La Compañía sabe bien ¿quién lo duda? que el Gobierno está interesado en la compra; a ella tambien le conviene la venta; i por eso la hace, porque nadie realiza, por su propia voluntad, negocios que no le convienen.

¿Qué hai de malo en esto? O se pretende que el Gobierno hubiera obligado a la Compañía a hacer con él un negocio ruinoso para ella? Nó, señor: no se cree en el de que los dos contratantes se engañen mutuamente. Se trata solo de llevar a cabo una operacion ventajosa para ámbos interesados.

¿Que a la Compañía le conviene? Pues claro está: si no fuera así, no haria la venta. Pero esto no se discute; de esto no se trata. Se trata solo de ver si conviene a la nacion hacer la compra.

La cuestion que se nos presenta ahora es sencilla; se trata de modificar el proyecto en debate, i eso podemos hacerlo sin dificultad.

El honorable Diputado por Santiago insinuaba la idea de hacer una subvencion a la Compañía. Como esa, pueden insinuarse otras ideas; todas caben dentro de la discusion del proyecto i dentro de nuestras facultades constitucionales.

En esa virtud, yo no veo por qué se quiere suspender la discusion del proyecto de la discusion, cuando en la discusion podemos adoptar tantos caminos: podemos, en fin, aprobando el proyecto como está, con lo cual, en buenas cuentas, se concede al Gobierno autorizacion para celebrar el contrato; o se

discute la idea del honorable Diputado por Corral-mapu, de dar una subvencion a la Compañía, i los que puede discutirse sin necesidad de que venga la próroga; o se acepta la idea del honorable Diputado por Ovalle de redactar el proyecto en forma de autorizacion al Presidente de la República, para adquirir estos ferrocarriles; o todavía, como creo que ha insinuado el señor Ministro, se aprueba el proyecto con una modificacion respecto al plazo.

Tenemos, pues, a nuestro alcance, cuatro caminos diversos, i podemos tomar cualquiera de ellos sin necesidad de que venga la próroga.

Dada esta situacion, no me parece a mí que haya motivo para oponerse a la discusion del proyecto, ni tampoco para subordinarla a la discusion del proyecto de reforma de la lei de imprenta.

I a propósito de esta reforma, no me imajino que ella tenga caractéres de una urjencia tan violenta como se ha dicho, cuando hemos estado soportando durante tantos años esta misma licencia que se denuncia ahora.

Todos los partidos han llegado, en sus abusos de la prensa, hasta el libertinaje de que hablaba el honorable Diputado por Ovalle. I sin embargo, no sé por qué ahora se viene a presentar la reforma de la lei de imprenta con una urjencia tan grande, i se viene a decir: ¡fuera todos los proyectos de verdadera importancia de que depende la prosperidad del pais; fuera todos los proyectos que significan verdadero progreso; éntre la Cámara a discutir únicamente un proyecto que castiga los abusos de la prensa!

Para mí, lo declaro con franqueza, ese proyecto es mui grave; hai envuelta en él una ardua cuestion constitucional, i desde luego anticipo que propondré, cuando llegue el caso, modificaciones sustanciales en su sistema.

Yo creo, lo repito, que todos los partidos han abusado de la prensa en forma igualmente censurable i criminal. Creo que seria, a la verdad, difícil decir cuál es el partido que ha llevado mas léjos el abuso.

No se impone, repito, que haya tanta urjencia en despachar ese proyecto, sobre todo cuando el Congreso ha desechado hace pocos años la idea de considerar los delitos de imprenta como delitos comunes.

Todos tenemos interes en cautelar la libertad; pero todos tambien tenemos el deber de impulsar el desarrollo de los intereses industriales del pais, mas comprometidos hoi que nunca; i por eso, hoi por hoi, aquel interes debe ceder ante este obligacion.

Espero, señor Presidente, que las razones que he dado i que no quiero estender por el momento, serán suficientes para que la Cámara vea la razon que me asiste al sostener que podemos todavía discutir ampliamente i resolver el asunto de los ferrocarriles de Coquimbo, haya o no próroga de plazo.

El señor VIDELA (Presidente).—Tiene la palabra el honorable Diputado por Chillan, señor Ossa.

El señor OSSA.—En una de las pasadas sesiones de la Cámara, a la cual no tuve la suerte asistir, pero cuya reseña vi en los diarios, se trató, de nuevo, señor Presidente, del estado en que se encuentra el puente de los Máquis, i se habló de que se someteria el asunto al estudio de una comision de hombres técnicos.

Entre tanto, es un hecho que cada dia se deja sentir con mas viveza la urjente necesidad de una nueva línea férrea que una a Valparaiso con Santiago.

Hace tiempo se presentó un proyecto para construir un ferrocarril por el camino carretero; pero parece que por ciertos inconvenientes aquello no pudo nunca llevarse a cabo, i aun, si no me engaño, hasta se perdieron los estudios hechos.

Talvez habria conveniencia en que mis honorables colegas se impusieran de ese proyecto, porque está demostrada la absoluta necesidad que existe en la construccion de un ferrocarril a Valparaiso por el camino carretero. Desde luego, ese trazado es mas corto que el actual.

Se me dice que los trenes de pasajeros, por ese camino, no demorarian mas de hora i media en su trayecto, i los de carga, no mas de tres horas. Esto, como se comprende, significa ya una considerable economía de tiempo i de dinero.

Ademas, el costo de esa línea no seria tan considerable como el de la línea actual.

Yo me limito a llamar la atencion de mis honorables colegas hácia este punto, i no pido preferencia alguna porque me propongo, cuando llegue la discusion del presupuesto de Industria i Obras Públicas, hacer indicacion a fin de que en él se consulte una suma para llevar a cabo ese ferrocarril.

Entre tanto, yo agradeceria al señor Ministro de Industria i Obras Públicas que se sirviera, teniendo presentes estas observaciones, remitir a la Cámara los presupuestos i planos formados respecto de la línea a que me refiero.

I ya que estoi con la palabra, he sabido, por el honorable señor Matte, que han llegado a la Mesa los antecedentes que en sesiones anteriores solicitó el honorable señor Pinto Agüero acerca de los contratos celebrados por el Gobierno para el arriendo de una casa de mi pertenencia.

Aunque, por estar mi persona interesada en ese asunto, no podré yo tomar parte en la discusion que él orijine i aunque, en realidad, yo nada tengo que ver con dichos contratos, ruego, sin embargo, a mis honorables colegas que se sirvan discutir lo mas pronto que sea posible la cuestion que a ellos se refiere.

El señor MAC-IVER (Don David).—Entiendo que no se ha hecho oposicion a la indicacion del señor Diputado por Bulnes para que pase a Comision el proyecto sobre construccion libre de ferrocarriles; como se ha presentado un contra-proyecto, desearia que éste tambien fuera a Comision a fin de que ahí pudieran ámbos ser estudiados.

Agradeceria al señor Diputado que aceptara la modificacion que me permito introducir en su indicacion.

El señor PALACIOS.—La acepto con mucho gusto, señor.

El señor YAÑEZ.—Vuelvo a observar que no he presentado un contra-proyecto sino simplemente indicaciones, para que se tengan presentes en la discusion particular del proyecto.

El señor PALACIOS.—El proyecto, que tengo a

la vista, consta de seis artículos i viene a variar toda nuestra lejislatura en esta materia.

El contra-proyecto del señor Diputado por la Union, que Su Señoría dice que no es tal sino una serie de simples indicaciones, consta de cuarenta i seis artículos, i ¿cómo vamos a discutir aquí cuarenta i seis artículos sin el informe previo de la Comision respectiva?

Nosotros no nos oponemos a que se dicten leyes de carácter jeneral que vengan a levantar las industrias en el país.

Se dice que tenemos mala voluntad para discutir proyectos de esta naturaleza. No es exacto, señor; nosotros no tenemos esa mala voluntad; pero no queremos que en asuntos de tanta entidad se cometan disparates, se dicten leyes inconsultas que habria necesidad de modificar mui pronto.

Pues bien, para manifestar que léjos de abrigar yo malevolencia por asuntos de esta índole, me inspiran, por el contrario, muchísimo interes, me permito rogar a los miembros de la Comision que hagan lo posible por despachar este proyecto a la mayor brevedad.

Desde que ocupo un asiento en esta Honorable Cámara, he luchado siempre por que se fomenten i faciliten las industrias a fin de que puedan adquirir el mayor desarrollo; pero cuando nos encontramos en presencia de un proyecto que consta de cuarenta i seis artículos, creo que no podemos discutirlo sin previo estudio de la Comision respectiva. Por este motivo he solicitado que el proyecto vuelva a Comision.

El señor MAC-IVER (don David).—En ese caso, i continuando lo que iba diciendo, modifico la indicacion del señor Diputado por Búlnes en el sentido de que esas indicaciones pasen a Comision junto con el proyecto.

El señor SILVA CRUZ.—Agradeceria al señor Secretario que me dijera el órden de los asuntos en tabla con las indicaciones de preferencia que se han hecho.

El señor SECRETARIO. —La tabla quedaria en esta forma:

1.° Compra de los ferrocarriles de Coquimbo;
2.° Inscripciones electorales;
3.° Inspectores sanitarios;
4.° Ferrocarril de Talca a Colbun; i
5.° Reforma de la lei de imprenta.

El señor SILVA CRUZ.—Me permito recordar a la Honorable Cámara que el proyecto relativo a inscripciones electorales, cuyo informe se encuentra en la Mesa de la Cámara, obtuvo preferencia sobre todo otro asunto, i esto se hizo a modo de transaccion i a propuesta del señor Presidente de la Cámara.

En virtud de esa transaccion se acordó discutir el referido proyecto, con o sin informe, en un dia determinado de sesion.

No sé si con la indicacion del señor Diputado por Santiago, señor Concha, hubiera de postergarse la discusion de ese proyecto. Si así fuera, me parece que Su Señoría, al formular su indicacion, talvez no ha tenido presente el acuerdo anterior de la Cámara, que yo me permito traer a la memoria de mis honorables colegas.

Los deseos del honorable Diputado por Santiago, señor Walker, i de sus amigos políticos están satisfechos, por cuyo motivo creo que Sus Señorías no se opondrán a que se trate de ese proyecto con preferencia a cualquiera otro asunto.

En virtud del mencionado acuerdo de transaccion, me parece que lo justo, lo lójico i lo correcto es que despues del proyecto relativo a la compra de los ferrocarriles de Coquimbo se discuta el de inscripciones electorales.

I ya que hago uso de la palabra, deseo espresar cuál es mi opinion respecto de la compra de los ferrocarriles de Coquimbo.

Entiendo que el señor Diputado por Santiago, señor Walker, no ha formulado indicacion de aplazamiento de ese proyecto.

El señor WALKER MARTINEZ.—No formulé indicacion alguna. Me limité a llamar la atencion de la Honorable Cámara hácia un contrato que ha caducado. He señalado una inconveniencia, mas no una inconstitucionalidad.

Por lo demas, insisto en las ideas que acabo de manifestar.

El señor SILVA CRUZ.—Por mi parte debo observar que, tratándose de la idea jeneral de adquirir los ferrocarriles de Coquimbo, no veo que haya inconveniente alguno para que la Cámara se ocupe de esa idea.

La forma correcta en que deba quedar este proyecto, se le dará en la discusion particular, manteniéndose la idea fundamental de adquirir aquellas líneas férreas.

Siento no estar de acuerdo con el señor Diputado por Ovalle, cuya opinion es que la Cámara no puede continuar ocupándose de este proyecto. Yo, por el contrario, señor, creo que con perfecta lójica podemos continuar tratando la idea jeneral de la adquisicion, cosa, a mi juicio, mui razonable i justa.

El señor VIDELA (Presidente).— Ha terminado la primera hora.

El señor CONCHA.—Necesito decir unas pocas palabras por deferencia al señor Diputado de Laja.

El señor VIDELA (Presidente).—Con el asentimiento únánime de la Cámara, podria usar de la palabra Su Señoría.

Tiene la palabra el señor Diputado por Santiago.

El señor CONCHA.— Iba a decir al señor Diputado que la preferencia pedida por mí no posterga en manera alguna la discusion del proyecto electoral, puesto que con mi indicacion el proyecto sobre libertad de imprenta vendria a ser discutido despues del relativo al ferrocarril de Talca a Colbun.

El señor SILVA CRUZ.—Lo que yo he pedido es que el proyecto electoral se trate inmediatamente despues del que autoriza la compra de los ferrocarriles de Coquimbo.

El señor VIDELA (Presidente).—Se van a votar las indicaciones formuladas.

La del señor Palacios para volver a comision el proyecto sobre construccion de ferrocarriles, fué aprobada por 26 votos contra 17.

La del señor Concha para que despues del proyecto sobre construccion de un ferrocarril de Talca a Colbun, se trate el relativo a reforma de la lei de imprenta, fué aprobada por 23 votos contra 21.

(*Durante la votacion:*) El señor BAÑADOS ESPINOSA.—La preferencia solicitada por el señor Dipu-

tado ¿aplaza el proyecto de compra de los ferrocarriles de Coquimbo?

El señor CONCHA.—Nó, señor, porque el de Talca a Colbun está despues del proyecto a que se refiere Su Señoría.

El señor ALFONSO.—Voto que nó, solo por no postergar otros proyectos; por lo demas simpatizo con la idea contenida en el proyecto para el cual se pide preferencia.

La del señor Silva Cruz, para discutir en seguida del proyecto sobre adquisicion de los ferrocarriles de Coquimbo, el que manda practicar inscripciones electorales complementarias, fué aprobada por 28 votos contra 15, absteniéndose de votar un señor Diputado.

El señor VIDELA (Presidente).—Entrando a la órden del dia, corresponde continuar la discusion jeneral del proyecto sobre adquisicion de los ferrocarriles de Coquimbo.

El señor PRIETO (don Manuel Antonio).—Antes de que entremos a la órden del dia, convendria saber cuál es la tabla.

El señor SECRETARIO.—Es la siguiente:

1.° Compra de los ferrocarriles de Coquimbo.

2.° Inscripciones electorales.

3.° Inspectores sanitarios.

4.° Ferrocarril de Talca a Colbun.

5.° Reforma de la lei de imprenta.

El señor PRIETO (don Manuel Antonio).—Perfectamente.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Obras Públicas).—Pido la palabra.

El señor VIDELA (Presidente).—La habia pedido ántes el honorable Diputado por Ovalle.

El señor ALFONSO.—No tengo inconveniente para cedérsela al señor Ministro.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Obras Públicas.—Gracias, señor Diputado.

Voi a contestar, de la manera mas lacónica posible, el discurso del honorable Diputado señor Subercaseaux.

Empezó Su Señoría sus observaciones estableciendo la conveniencia, la necesidad i el acto de justicia que habia en realizar algun sacrificio de los caudales públicos en obsequio de la provincia de Coquimbo. En comprobacion, nos manifestó el honorable Diputado cuál es el estado lamentable en que se encuentran ahí la produccion minera, la agricultura i la industria en jeneral, sobre todo la de elaboracion de metales i la agrícola; i como todas las personas que se han ocupado en este asunto, convino Su Señoría en que todo cuanto se hiciera por aquella provincia, no seria tan solo en beneficio directo de ella, sino que cualquier ausilio que facilitase en Coquimbo, la industria de trasportes, redundaria en provecho de la produccion nacional.

Hai, pues, perfecto acuerdo entre las ideas emitidas por el señor Diputado i las manifestadas por distintos miembros de todos los círculos políticos sobre esta faz de la cuestion. De consiguiente, ella puede quedar desde luego eliminada del presente debate.

Es algo establecido, pues, que en concepto de la Honorable Cámara, hai conveniencia manifiesta, hai necesidad i un acto de justicia, como ántes he dicho, en que de una o de otra manera el Congreso i el Gobierno contribuyan a vencer los obstáculos que, hasta hoi, han impedido en la provincia de Coquimbo que la minería, la agricultura i la industria nacional adquieran un satisfactorio desarrollo.

El desacuerdo empieza cuando se consideran los medios de alcanzar ese fin que todos anhelamos.

A este respecto, no pienso yo como el honorable señor Subercaseaux. Pero ántes de analizar los argumentos de Su Señoría, me veo en la necesidad de rectificar un cargo hecho por el señor Diputado.

Su Señoría nos afirmó, si no he oido mal, o si mi memoria no me engaña, que este proyecto obedecia a conveniencias particulares, que tenia por objeto servir los intereses de una compañía o de personas determinadas.

Si este hecho fuera exacto, yo me permitiria preguntar al señor Diputado ¿quiénes son los que han tenido el propósito de pedir el acuerdo del Congreso para servir intereses particulares? ¿Será la Comision nombrada por el Ejecutivo para que avaluase aquellos ferrocarriles, a fin de adquirirlos por su *justo precio*? ¿Será el Gobierno, que presentó un mensaje solicitando autorizacion para llevar a efecto la compra? ¿Será el Senado, que ha prestado su aprobacion al proyecto en debate, o será la Comision de esta Cámara que lo ha informado favorablemente? Es indudable, señor, que ninguno de estos funcionarios, ninguna de estas corporaciones públicas ha podido tener un propósito que justificase el reproche del honorable Diputado.

Hecha esta salvedad, voi a entrar a ocuparme de la idea contenida en el proyecto.

El señor Diputado de Carelmapu empezó combatiendo el proyecto presentado por el Ejecutivo, i en seguida *nos indicó, como un medio de llegar al* resultado que con dicho proyecto se persigue, otro camino que podria ser adoptado con ventaja en circunstancias distintas.

El señor Diputado nos aseguró que el proyecto *presentado por el Gobierno era, a juicio de* Su Señoría, inaceptable por tres razones: la primera, porque la obra que se trataba de adquirir era mala; la segunda, porque era cara; i la tercera porque el trazado de la línea era defectuoso.

Respecto del primer punto, hai verdadera i radical discrepancia entre el concepto que ha podido formarse el señor Diputado i el que abriga el Ministro que habla. El señor Diputado funda su opinion sencillamente en las apreciaciones que, acerca de esta materia, corren estampadas en un folleto, que Su Señoría nos ha leido. No conozco el autor de ese folleto; ménos aun su competencia en esta clase de construcciones, o los motivos que lo hayan podido inducir a juzgar las cosas de esa manera; pero sea cuales fueren la competencia de ese caballero i los móviles que le hayan inspirado su modo de pensar, no es admisible que la Honorable Cámara tome en consideracion el referido folleto para formarse juicio acerca del proyecto en debate.

La Honorable Cámara, para formar su criterio en este asunto, como en todos, debe buscar la fuente de informacion en antecedentes oficiales, porque son éstos los únicos que tienen verdadera importancia, como que revisten cuantos caractéres de seriedad i

exactitud son necesarios para ilustrar las deliberaciones de esta alta Corporacion.

Un documento privado, una opinion personal, podrán dar ánimo de la Cámara, inspirar buenas dudas, inducirla a hacer un estudio mas prolijo de la cuestion que ventila; pero este caso, bastante raro, no llegará nunca a desnaturalizar el carácter o debilitar la fuerza de estudios técnicos, de informaciones competentes que el Gobierno ha mandado practicar de una manera especial i oficial.

El impreso a que ha dado lectura el señor Diputado asevera que el ferrocarril de Coquimbo, que hai trata de adquirir el Estado, no es sino un hacinamiento de vieja ferretería; pero esta afirmacion, señor Presidente, está controvertida i queda deshecha en presencia de una opinion que no puede ménos de tomar en cuenta la Honorable Cámara de una manera esclusiva i absoluta.

Hai cinco injenieros, de idoneidad incensable, que, en dos ocasiones, han efectuado reconocimientos en el ferrocarril de que se trata; que lo han examinado en todos sus detalles, cumpliendo el deber que su mision les imponia.

En el espediente formado para la compra de los ferrocarriles de Coquimbo, está el informe presentado por el señor Santa María, i en él se demuestra que dichas líneas están en buenas condiciones, en condiciones de poder prestar sus servicios por largos años.

A fin de ser tan breve cuanto me sea posible, me parece que no hai utilidad alguna en una mas estensa dilucidacion de este punto, pues las dos comisiones fiscales nombradas para estudiar el estado en que se encuentren los ferrocarriles, han coincidido en las apreciaciones que reproducen sus informes, i éstos se pronuncian en un sentido favorable a la adquisicion.

Paso ahora a examinar el segundo aspecto de la cuestion, contemplado por el honorable Diputado de Carelmapu: el subido precio que, segun Su Señoría, se va a pagar por esos ferrocarriles.

¿Cómo ha podido el señor Diputado razonablemente sostener que el precio es exajerado, injusto, que los ferrocarriles no valen lo que por ellos se piensa pagar? ¿Cómo se puede afirmar semejante cosa, cuando los funcionarios elejidos por el Gobierno para tasar esos ferrocarriles son personas de reconocida competencia, personas de una pericia en el ramo, que puede ser apreciada por los señores Diputados, personas que han estudiado el negocio de la manera mas prolija, i que en informes, minuciosos tambien, dicen que cosas son las que se van a adquirir i lo que valen esas cosas bajo el esclusivo punto de vista del interes fiscal o nacional?

Las líneas i sus elementos de esplotacion han sido, pues, estudiados uno a uno, i todavía el valor total que se ha asignado a esas propiedades ha sido rebajado sensiblemente.

Ahora, yo pregunto: si para el comprador no es justo precio de una cosa, aquel que le asigne una persona o reunion de personas que él mismo designe, al efecto de apreciarla i tasarla, qué estimacion podria llamarse «justo precio» de aquella cosa? Francamente no sé de qué otra manera puede adquirirse la nocion de «justo precio.»

¡Sería una situacion por demas ventajosa, tanto para el honorable Diputado como para el que habla' el poder, cada i cuando fuese nuestro deseo adquirir un objeto de valor, comprarlo por el monto del avalúo que de dicho objeto hiciesen personas de tan entera confianza, designadas especialmente para el caso!

Pero en el negocio concreto de que tratamos, no es ésto solo, sino que el vendedor ha aceptado aun que se disminuya el precio de la cosa, determinado por el avalúo pericial.

I no puede decirse que la causa de este resultado es el deseo vehemente de la Compañía de vender sus ferrocarriles: puedo sostener todo lo contrario, porque fui precisamente el iniciador de las gestiones de compra, con el representante de la Compañía, i repetidos esfuerzos e instancias me costó el que se aceptaran las proposiciones del Ejecutivo, pues la Compañía, léjos de estimarlas ventajosas, las creia contrarias a sus intereses. I ¿cómo se esplica su asentimiento posterior? De la manera mas sencilla: por el temor de una espropiacion en condiciones mas desfavorables. Porque el Gobierno habia manifestado ya su deseo de adquirir esas líneas, i la cesion parecia, tarde o temprano, ineludible.

Despues de muchas vacilaciones i de conferencias, de que puedo dar testimonio personal, la Compañía hizo el ánimo de enajenar sus ferrocarriles i de llevar a efecto el contrato en la forma en que hoi se presenta a la Cámara.

Dados estos antecedentes, creo innecesario insistir sobre el precio de compra. La adquisicion en la forma en que se pretende efectuar, habiéndose todavía reservado el Gobierno la facultad de disminuir el precio de tasacion, es algo tan ventajoso que no admite serlo mas.

Sin embargo, nos agrega el señor Diputado, ese precio no corresponde al verdadero valor de la cosa, porque se trata de algo viejo, que está ya casi destruido.

Parece Su Señoría no haber advertido que la comision avaluadora tuvo muí presente que se trataba de objetos usados, i que como tal los tasó.

No se puede discutir tampoco la cuantía del precio, i la tacha de exajerada, se capa de que los objetos que se compran son usados i no deben comprarse a ningun precio.

Segun ese criterio no se deberian comprar sino cosas nuevas, i ¿es ésta la verdad? ¿Acaso cada casa que compramos para habitar debe ser recien construida? ¿No basta, por el contrario, que ella satisfaga las necesidades que tratamos de llenar, i que importe un justo precio, que esté en relacion con nuestros recursos disponibles?

En la Universidad hai estudiantes ricos que pueden procurarse libros nuevos en las librerías; los hai de modestos recursos, que adquieren sus libros de segunda mano, libros viejos i usados.

Sin embargo, no habrá nadie que pretenda que no se encuentren en unas mismas condiciones para aprender los que compran libros usados, como los que los adquieren nuevos.

Otro tanto se puede decir a propósito de la compra de los ferrocarriles de Coquimbo: el que sean usados, el que no estén flamantes, no puede importar un motivo invencible para que no se compren. Se trata solo de adquirirlos para prestar con ellos un servicio

indispensable, que pueda satisfacer, es decir, mejorar la condicion económica en que se encuentra aquella provincia. Es un ferrocarril construido que se vende barato por lo mismo que tiene algunos años de uso, algunas imperfecciones, i las circunstancias son propicias a su adquisicion por el Estado. En mi concepto, reune, pues, las condiciones necesarias para ser adquirido.

Pero el señor Diputado nos observa, ademas, que el trazado de la línea es malo, i que esta situacion no ha sido tomada en cuenta por los injenieros de Gobierno.

Está Su Señoría en un error, porque del informe de la Comision se desprende que es éste precisamente uno de los puntos que ha sido mas estudiado por ella; i la mejor prueba está en que, habiendo una seccion en que el trazado no es correcto, ha prescindido de él en absoluto: no lo ha avaluado i ha hecho presente esta circunstancia en el informe. Así, por ejemplo, hai una seccion angosta, en un valle sujeto a inundaciones: la Comision dice que no la toma en consideracion, porque esa parte de la obra debe ser abandonada.

Luego, la Comision ha tenido presente el punto a que se refería Su Señoría.

Opinaba, todavía, el señor Diputado, que en vez de este temperamento de la compra debiera el Estado adoptar de preferencia otro mas regular, correcto i conveniente para los intereses mismos de la provincia que se trata de ausiliar: el de que se diera, por ejemplo, una subvencion a la Compañía.

Pero Su Señoría pasó aun mas allá; creyendo estar en posesion de todos los datos ilustrativos, propuso un contra-proyecto i entró en los detalles del negocio. Pues bien, *a mi juicio, Su Señoría no tomó en* cuenta ninguno de los puntos capitales que pueden servir de base a una operacion como ésta.

Dijo Su Señoría: «Exijamos a la Compañía que continúe prestando el mismo servicio que hoi i le daremos en compensacion un subsidio de doscientos mil pesos anuales.» Su Señoría no se fijó primeramente en que la subvencion de doscientos mil pesos al año representa una suma mayor que los intereses i la amortizacion del capital que el Estado debe pagar por la adquisicion de esos ferrocarriles. De manera que se pide por el señor Diputado un sacrificio mas considerable que el que se consulta en el proyecto.

Con el temperamento propuesto por el señor Diputado de Carelmapu el Estado gastará mucho i no llegará nunca a adquirir el ferrocarril; emitiendo, por el contrario, bonos amortizables en 49 años, tendremos que hacer un desembolso anual menor, al fin del período de amortizacion, el ferrocarril seria adquirido grátis, si así pudiera decirse por el Fisco.

Adoptar el camino que se indica seria lo mismo que, si habiendo contraido un propietario una deuda hipotecaria por el plazo que ordinariamente éstas tienen, veinte años, por ejemplo, i debiendo pagar como máximo por interes i amortizacion un 10 por ciento sobre el monto de la deuda, contrajera a fin de cancelarla una nueva deuda por el mismo tiempo, por la misma cantidad, al interes del 11 por ciento, i sin que en este 11 por ciento se comprendiera nada por amortizacion.

En el primer caso, despues de los veinte años, se quedaria el propietario sin la deuda i con la casa; en el segundo, se habria impuesto un mayor sacrificio anual, i al fin de los veinte años se encontraria debiendo la misma cantidad que al principio.

El honorable Diputado decia que con su contra-proyecto se habilitaria el ferrocarril para continuar prestando los mismos servicios que hasta hoi ha prestado, con la consiguiente rebaja en las tarifas; *pero me corresponde observar a Su Señoría que*, si se trata aquí de dar mayor impulso a todas las industrias de la provincia de Coquimbo, i si estas industrias se van a incrementar considerablemente en la reduccion de los fletes ¿quién nos puede asegurar que los servicios que puede prestar este ferrocarril sean los que correspondan a la nueva situacion que se crée?

Tiene, todavía, otro grave inconveniente la proposicion del honorable Diputado por Carelmapu, en lo cual parece que Su Señoría no ha parado mientes. En este ferrocarril la línea de Serena a Ovalle se encuentra en un estado que hace posible su esplotacion; pero la de Serena a Rivadavia está completamente destruida. ¿En qué condiciones quedaria esta segunda línea despues de acordada o concedida la subvencion? Si la Compañía no introduce en ella todas las reformas que son de absoluta necesidad para poder hacer el servicio en condiciones estables i satisfactorias habria obtenido una ganancia pingüe, sin servir en manera alguna a los intereses industriales de la provincia, en otros términos, sin llenar el objeto del proyecto en discusion.

Esta rama de los ferrocarriles de Coquimbo se encuentra en una situacion verdaderamente escepcional, como que ella está construida en el lecho mismo de un rio. La Compañía seria obligada a habilitarlo en las mismas condiciones en que ántes se encontraba, i nosotros habríamos hecho un sacrificio absolutamente estéril, por cuanto las industrias no pueden prosperar i desarrollarse a la sombra de simples espectativas o esperanzas; ellas necesitan, para su incremento i feliz desarrollo, la seguridad absoluta de que, llegada la época del acarreo, ha de serles posible sacar, con facilidad i poco costo, sus productos a los mercados en que han de encontrar colocacion.

La reconstruccion del ferrocarril de Serena a Rivadavia en el mismo lugar que ahora o ántes de ahora ha ocupado, no daria seguridad alguna a los industriales de poder sacar oportunamente sus productos: un año lluvioso podria destruir la línea en un momento cualquiera, i las industrias mineras, agrícolas o fabriles, tendrian que soportar los perjuicios consiguientes. En esta situacion de incertidumbres no es posible que esas industrias prosperen; i, encontrándose así colocados los productores, es seguro que dejarian de producir.

Cuando estaba al terminarse esta línea, tuve ocasion de conocerla; i, desde el primer momento, hubo de llamarme vivamente la atencion la circunstancia de que ella hubiese sido construida dentro del lecho del rio. Habiéndole preguntado al Intendente de la provincia la razon de esta anomalía, dicho funciona

rio me contestó que, aunque necesario fuera reconstruir seis veces la línea, siempre la Compañía la mantendria en el mismo sitio, porque ménos dinero le costaria esto que llevarla por otra parte.

De modo, pues, señor Presidente, que esta idea del honorable Diputado suscita tan graves i considerables objeciones, que no es posible pensar siquiera en sacar por este medio a la provincia de Coquimbo de la postracion industrial en que hoi se encuentra.

Proponia Su Señoría una tercera idea, que consiste en abandonar el pensamiento de adquirir los ferrocarriles particulares de esta provincia i propender a que el Estado construya un nuevo ferrocarril.

¿Cuáles serian las condiciones de existencia de estas dos líneas, que servirian una misma rejion? La competencia que ámbas líneas tendrian que hacerse traeria, sin duda, un abaratamiento en los fletes; pero, no encontrándose actualmente el Estado en situacion de no poder emprender una obra de esta magnitud, ¿seria posible adoptar este camino tan remoto, para salvar las dificultades que están ahogando a aquella provincia en el presente?

¿Será mas adecuada al fin que se busca en este proyecto, será mas económico para el Erario público, pues ámbos factores deben contemplarse, construir un nuevo ferrocarril? O consultará mejor estos dos factores la idea del Gobierno, de adquirir las líneas actuales por el precio mínimo que los vendedores atribuyen a esas obras,—precio que ha sido aceptado por el Fisco,—con una disminucion considerable en favor del comprador? Creo que no es difícil dar una respuesta que, consultando los intereses en la provincia de Coquimbo, quepa dentro de las actuales facultades del Erario público.

De manera que la segunda idea del señor Diputado es inaceptable bajo todo punto de vista, i contraproducente ademas. Por una parte, es contraria al interes privado de agricultores, mineros i otros industriales; i por la otra, importaria al Estado un fuerte desembolso.

En un punto estaria yo de acuerdo con el señor Diputado por Carelmapu: Su Señoría ha dicho que en el momento actual no debemos recargar con nuevas deudas al Estado; que debemos buscar la satisfaccion de la necesidad imperiosa de la hora presente en el medio que sea ménos oneroso a los intereses nacionales.

Sobre este aspecto de la cuestion, creo que hai conveniencia en que el Gobierno manifieste su modo de pensar, porque puede influir en la opinion de la Cámara para la aceptacion del proyecto.

Pues bien, el Gobierno cree que hai positiva conveniencia en la adquisicion de este ferrocarril, limitando, en seguida, las reparaciones a lo mas estrictamente necesario.

El señor VIDELA (Presidente).—Tiene la palabra el señor Diputado por Ovalle, que la habia pedido.

El señor ALFONSO.—No tengo inconveniente en renunciar, por el momento, al uso de la palabra, en vista de las observaciones hechas por el señor Ministro de Industria i Obras Públicas.

El señor WALKER MARTINEZ.—Yo esperaba con anhelo la palabra del Gobierno en este negocio; i, siento decirlo, la he encontrado profundamente deficiente.

Creo que cuando un Gobierno presenta un proyecto de esta magnitud, está en la obligacion de estudiar la materia de que trate, bajo todos sus aspectos.

Es el Gobierno quien tiene en sus manos los necesarios elementos para poder apreciar en todos sus pormenores una negociacion industrial como la que hoi llega a la Cámara; él, quien debe tambien estudiar los recursos financieros de que dispone para llevar a cabo la empresa en el momento actual.

Es éste un punto importantísimo que el señor Ministro de Obras Públicas no ha tocado siquiera en su discurso. De aquí que al verlo concluir i al ver que no tomaba la palabra el señor Ministro de Hacienda, hube de creer que al hablar a nombre del Gobierno el señor Ministro de Obras Públicas procedia completamente de acuerdo con su colega de Gabinete. El señor Ministro de Industria i Obras Públicas contempla la cuestion bajo el esclusivo aspecto del ramo cuya administracion le está encargado, dejando, sin duda, al señor Ministro de Hacienda la parte financiera del negocio. Porque las faces que presenta son dos. Primeramente, ¿hai razones que abonen la conveniencia de esta negociacion? I en segundo lugar, ¿cuenta el pais con los recursos necesarios para acometerla? Nada de esto último nos ha dicho el señor Ministro de Obras Públicas.

Si la cuestion en debate consiste únicamente en satisfacer necesidades locales, hai muchísimas de ese órden que atender en todo el pais. Si no hubiera otra razon para hacer concesiones a la provincia de Coquimbo, saltarian de sus bancos todos los Diputados pidiendo para sus departamentos iguales o análogas concesiones, en obsequio de necesidades tanto o mas imperiosas que la de que aquí se trata: aperturas de caminos, canalizaciones de rios, comunicaciones marítimas, i demas.

Con afirmar, con demostrar que una obra es necesaria, nada se ha adelantado, porque al miembro de de la Cámara o del Gobierno que hiciera peticiones basadas en esta sola consideracion podríamos decir: «Encontrais útil i conveniente esta obra, pero no señalais al mismo tiempo los recursos con que se ha de ejecutar.»

¿Es propicio el momento actual para realizar esta empresa? Esta es la cuestion que ha debido estudiar el Gobierno con preferencia a toda otra; i al traernos en una mano el proyecto, debió habernos mostrado en la otra los recursos con que contaba para llevarlo adelante.

No hace mucho tiempo que en esta Cámara se ha aprobado un proyecto de empréstito, presentado por el Gobierno; se votó el empréstito porque le faltaba el dinero.

Porque hai que fijarse en que el costo de este ferrocarril es de doscientas veinticinco mil libras esterlinas; que se van a gastar en reparaciones doscientas treinta i tres mil libras; i todavía, en equipo, cincuenta mil libras, lo que da un total de siete millones cuatrocientos i tantos mil pesos de nuestra moneda.

¿Ha dado el señor Ministro algun dato, alguna razon que justifique este enorme gasto en el momento actual?

Recuerdo, señor Presidente, que se discutió durante mucho tiempo en esta Cámara, en circunstancias

semejantes, la compra del ferrocarril de Chañaral. Los Diputados de este departamento recibieron numerosas representaciones de sus electores, porque creian encontrar, con la rebaja del flete de los ferrocarriles, su salvacion.

El Estado compró, en consecuencia, este ferrocarril; i hoi está sufriendo una pérdida considerable anual por este motivo; sin haber logrado levantar las industrias de aquel territorio.

Es siempre desaprobable empeñarse en la antipática tarea de combatir un proyecto jeneralmente considerado como la verdadera tabla de salvacion de una provincia o departamento de la República.

Por esta consideracion pasó el proyecto aquel sobre adquisicion del ferrocarril de Chañaral; i lo mismo pasa actualmente con el proyecto que se discute. Es cierto que él ha tenido su iniciativa en el Ejecutivo, pero no es ménos cierto que éste ha procedido impulsado por la presion que se ejerce sobre la administracion por los representantes de Coquimbo, por la poblacion de la provincia, que ve en este proyecto su única posible salvacion; pero la Cámara, como corporacion encargada de resolver los altos intereses públicos, debe desentenderse de los intereses locales que pueden consultar los representantes de una provincia para no tomar en consideracion sino los verdaderos intereses nacionales.

La Cámara, bajo este punto de vista, cree conveniente atender, de alguna manera, los intereses de la provincia de Coquimbo; yo tambien lo creo así; pero ¿estamos nosotros en tal situacion económica, que nos permita gastar siete millones i pico de pesos en el bienestar de una limitada rejion de nuestro territorio?

El honorable Diputado por Carelmapu ha propuesto otra idea que consulta satisfactoriamente el fin que con este proyecto se pretende alcanzar ¿por qué no se le acepta? si se busca el abaratamiento de los fletes, ¿por qué no lo provocamos, concediendo a la Compañía una subvencion de 200,000 pesos anuales, que ha de producir los anhelados efectos?

Con un gasto de 200,000 pesos durante tres años, conseguiremos levantar las industrias en Coquimbo i habremos dado tiempo para que nuestra situacion económica se haya despejado i podremos entónces ver lo que nos sea posible realizar, lo que sea prudente hacer, atendida la marcha de nuestras finanzas.

¿Estamos hoi dia en situacion de votar con corazon lijero siete millones i pico de pesos para favorecer los intereses de una sola provincia?

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Son solo tres millones i un poco mas, para la adquisicion, i seiscientos mil pesos de 18 peniques para reparaciones, honorable Diputado.

El señor WALKER MARTINEZ.—Segun los cálculos que yo he formado, la adquisicion de este ferrocarril cuesta al Estado la suma que he dicho, siete millones i pico de pesos, 265,000 libras esterlinas, precio de compra; en reparaciones 233,000 libras esterlinas, i para el equipo 50,000 pesos oro, que se invertirán en lámparas, parafina, carbon, etc. El total en libras esterlinas es de 580,000, próximamente.

Pero aun dentro de los cálculos formados por el señor Ministro ¿podemos estarnos en situacion de comprometernos por una cantidad tan considerable Yo creo que no lo estamos, i no me esplico, en consecuencia, por qué se combate una idea que conduce a los mismos resultados que tiene en vista el proyecto en discusion, i que no impondrá al Erario sino un gravámen de 600,000 pesos, repartidos a razon de 200,000 anuales.

Gastemos esta suma para acceder a la única necesidad que se nos representa; adoptemos por de pronto este temperamento, sin que ello signifique el abandono o postergacion indefinida de la otra idea que se propone.

Yo me esplicaria que se suscitaran dudas respecto de este punto: ¿conviene al Fisco adquirir el ferrocarril actual o construir uno nuevo? Estos dos problemas son complejos, difíciles, i cabe dudar a su respecto; pero ¿como se nos puede sostener que deben votarse mas de siete millones de pesos para atender necesidades de interes puramente local, cuando es posible atender estos mismos intereses en otra forma, que solo impone al Erario un gravámen relativamente pequeño?

Para defender este proyecto se nos han traido aquí argumentos de autoridad: se nos ha dicho que los injenieros tales o cuales estiman que éste es un negocio claro i mui conveniente para el Gobierno. Yo no creo, señor Presidente, que en el seno de una corporacion como ésta, tengan fuerza decisiva argumentos de esta índole, i bien han podido, por consiguiente, oponerse a las ideas de los injenieros del Estado, las opiniones de un industrial de la localidad. Los argumentos de este naturaleza pueden traerse de uno i otro lado, de los que apoyan como de los que combaten el proyecto.

No basta que cinco injenieros nos digan que este ferrocarril vale lo que por él piden sus propietarios, porque aun valiendo esto, debemos averiguar ántes otro factor de importancia capital: ¿Tenemos dinero suficiente para darle este empleo sin comprometer nuestro porvenir económico? ¿Tenemos dinero sobrado para realizar sin inconvenientes esta operacion? Es esto lo que primero debemos, lo que primero estamos obligados a resolver.

Pero ántes de seguir, señor Presidente, quiero que el señor Ministro de Hacienda toque los puntos que ha pasado en silencio su honorable colega de Obras Públicas; necesito saber si, a juicio de Su Señoría, estamos en situacion de invertir en esta obra una suma tan cuantiosa, si ella no le hará falta al pais, si el gasto no ha de producir perturbaciones en el servicio de nuestro año económico, si no dificultará las remesas de oro que tenemos que hacer al estranjero, para atender al servicio de nuestras deudas pasadas, actuales i recientemente autorizadas.

Puede ser mui laudable el celo que se pone en ver convertida en una realidad la idea del proyecto en discusion; pero ántes es necesario que nos penetremos de todos sus antecedentes, para que nos formemos nuestro juicio teniendo en consideracion el estado del Tesoro nacional. Es menester recordar que los intereses públicos no son una sola nota, i que no es esa sola nota la que debemos tocar. Los intereses nacionales son como un teclado, cuyas distintas notas deben tocarse con la correspondiente armonía.

Espero que el señor Ministro de Hacienda nos

dará las esplicaciones que le he pedido, i que estimo indispensables para poder resolver acertadamente este negocio.

El señor PEREZ DE ARCE (Ministro de Hacienda).—El proyecto en debate, sobre adquisicion de los ferrocarriles de Coquimbo, ofrece dos distintos aspectos: uno se refiere a su adquisicion, pagando el precio de compra en bonos de la deuda pública del Estado; i el otro que atiende a la reconstruccion completa de estas obras. Si la primera idea se nos presenta como aceptable i conveniente, la segunda, por el enorme gasto que envuelve, no se recomienda con la misma evidencia; ántes bien, resulta gravosa en estremo, i por tanto inadmisible. Acojido el propósito de completar las líneas que se compran, necesariamente habria que aumentar el gasto, hacer nuevos desembolsos, a fin de poder llevar a término la obra, como jeneralmente sucede. Son pocas las obras públicas que no se exceden en el presupuesto formado para su realizacion. Por consiguiente, no es posible que nos formemos ilusiones discurriendo en este sentido: hai que separar necesariamente de la compra de este ferrocarril de la de su total reconstruccion, que importaria mas de lo que se piensa i que obligaria al Gobierno a hacer sacrificios a que no debe, por ahora, comprometerse, ya sea que se trate de tender nuevas líneas o cambiar la trocha de otras.

El costo de una obra completa se calcula en seis o siete millones de pesos; pero, como he dicho, sobre esta base es inútil seguir discurriendo, porque el Estado no está en situacion de hacer este desembolso ni acometer grandes obras por razones que la Honorable Cámara conoce demasiado. El Estado tiene una deuda pública crecida, que exijirá en adelante un aumento de 300,000 libras anuales para el servicio de amortizacion e intereses. Por lo tanto, no seria prudente el acometer grandes obras que exijen la internacion de costosas maquinarias, rieles u otros accesorios, por los cuales es menester pagar con el dinero que trabajosamente hemos acumulado para solucionar el vital i gravísimo problema de nuestra conversion metálica.

Miéntras esta delicada operacion de nuestra conversion metálica no se halle definitivamente realizada, la prudencia nos aconseja limitar en lo posible nuestros gastos i abstenernos de emprender obras que nos obligarian a remesar fuertes cantidades al estranjero. Esto seria conspirar contra la conversion o comprometerla imprudentemente.

No es aceptable proceder de esta manera cuando al mismo tiempo estamos haciendo grandes sacrificios para fomentar la venida del oro estranjero, ya que no tenemos como procurárnoslo en el pais, pues carecemos de industrias europeas al producir todo lo que consumimos, ni mucho ménos para pagar holgadamente nuestras deudas i acumular capitales.

Por esto, creo que miéntras la conversion no se haya definitivamente efectuado no podemos acometer grandes empresas, que nos obligarian a devolver el oro traido talvez sin esperanzas de retorno, si para ello hemos de contraer nuevos compromisos.

Conviene, pues, aguardar que esta operacion se haya realizado; i una vez terminado, nos quedarán recursos sobrados para emplearlos en obras reproductivas. Se puede calcular que una vez realizada la conversion metálica, tendremos un sobrante como de veinticinco millones de pesos. Entónces será oportuno discurrir en qué i cómo han de emplearse.

Si la conversion se hace con órden, paulatinamente, sin distraer los fondos destinados a ella en objetos estraños, es seguro que nos dejará el sobrante indicado.

Entónces resolverá la Cámara en qué habrá de emplearlo: si dará mayor actividad a las obras comenzadas; o si ellos se destinarán en parte a la amortizacion de la deuda pública, o a otra cosa. De cualquiera de estos modos puede proceder provechosamente; pero ello entónces habrá llegado el momento de pensar en estos problemas. Si así no se hace, si se precipitan los acontecimientos ántes de que la deuda del papel-moneda esté totalmente cancelada, lo que puede suceder es que cuando llegue el momento de finalizar la conversion, habremos agotado quizas los recursos destinados a ese propósito, que debian quedar sobrantes, i entónces quien sabe si los dineros reclamados por las obras acometidas nos exijirian tales desembolsos que nos hicieran desandar el camino recorrido, obligándonos a echar mano del oro destinado especialmente a la conversion definitiva.

Dada, pues, la situacion en que nos encontramos, creo que no hai inconvenientes para adquirir el ferrocarril en la forma propuesta en el proyecto; pero me parece, a la vez, que la reconstruccion del ferrocarril no puede hacerse sin comprometer nuestra situacion económica; esta empresa debe dejarse para mejores dias, cuando sepamos a cuánto ascienden los sobrantes que nos dejará la conversion, i se haya resuelto en qué debemos emplearlos.

No sé si los honorables Diputados estarán satisfechos con las esplicaciones dadas, o si desearán otras mas a este respecto.

Si se adquiere el ferrocarril de Coquimbo, es indudable que habrá que gastar alguna suma, no mui cuantiosa, para rehabilitarlo i satisfacer las necesidades actuales del servicio. Esto se puede hacer sin riesgo, desde que, tratándose de un desembolso reducido, no puede comprometer sériamente nuestro estado financiero.

El señor ALFONSO —Me felicito, señor Presidente, de haber oido las observaciones del honorable Diputado por Santiago, como asimismo las esplicaciones dadas por el señor Ministro de Hacienda, que han venido a desvanecerlas.

No refutaré, por lo tanto, la teoría sustentada por el honorable señor Walker, de que no es posible atender, no digo con mano pródiga ni siquiera jenerosa, las necesidades de una provincia, sin tener en vista el interes jeneral del pais, aunque se trate de socorrer a una rejion de Chile que desde hace largos años no recibe del Estado dádiva alguna.

No tengo para qué insistir sobre este particular, porque Su Señoría ha reducido la totalidad de esta cuestion a su solo aspecto económico.

A juicio del señor Diputado, para resolver sobre la adquisicion del ferrocarril de Coquimbo, se debe demostrar previamente que el Estado se encuentra en situacion pecuniaria favorable para efectuar la compra i ha calculado que para esto seria preciso investigar no ménos de siete a ocho millones de pesos.

Conviene comenzar por rectificar el error numérico en que ha incurrido Su Señoría.

Acaba de manifestar el señor Ministro de Industria i Obras Públicas que los gastos inmediatos que habrá que hacer en la adquisicion de este ferrocarril serán solo de doscientos sesenta i cinco mil libras i de seiscientos mil pesos de dieziocho peniques para su reparacion, cifras que distan mucho de los siete millones i pico de que nos hablaba el honorable Diputado por Santiago.

Ahora bien, tomando por base estas cifras, que son las verdaderas, resulta que el gravámen pecuniario que esto ferrocarril impondrá al Fisco no es bajo ningun concepto exajerado, ni hará doblar las espaldas a la Hacienda Pública.

Para convencernos de ello, no es necesario contemplar nuestra enorme riqueza pública, que nunca hemos sabido aprovechar, sino dirijir nuestra mirada a esta sola consideracion, de que el Estado solo nominalmente pagará el precio de compra, pues no va a desembolsar dinero sino que emitirá bonos de largo plazo i amortizacion paulatina. Luego esta adquisicion no impondrá al Estado mas sacrificio que el servicio anual de interes i amortizacion de los bonos, es decir, un sacrificio mui fácil de sobrellevar i ventajosamente compensado. De esta manera el Estado habrá realizado una operacion importante, con su solo crédito, pues la amortizacion de la deuda duraria, segun se calcula, cuarenta i nueve años.

Bajo esta faz económica de la cuestion, es preciso tambien no perder de vista otra circunstancia fundamental: las entradas líquidas actuales de los ferrocarriles de Coquimbo, conforme con la bien llevada contabilidad de la empresa, suman al año 150,000 pesos.

Como la compra se efectúa a fin de abaratar los fletes, es claro que, por este capítulo, dichas entradas disminuirán. Pero como el flete mas barato traerá probablemente un aumento en la produccion i los trasportes, es el caso de preguntarse ahora, tomando en cuenta ese aumento que sin duda esperimentará el tráfico con la rebaja de los fletes, si el beneficio líquido se mantendrá o no, si el Fisco ganará o perderá. Quiero suponer que lo último sucederá, a fin de que resalte con mayor evidencia mi raciocinio. Supongamos que las entradas de 150,000 pesos bajen a 100,000: habrá 50,000 pesos de pérdida. Quiero suponer que a pesar del aumento del tráfico las entradas lleguen a la mitad de las actuales, i que al año solo rindan 75,000 pesos. ¿Será esta pérdida de 75,000 pesos una garantía tan considerable para el Fisco, que su consideracion deba retraernos de aprobar este proyecto? Una lei como la que discutimos, tendente a desatar las ligaduras que impiden o hacen imposible la respiracion de una de nuestras principales provincias ¿nos será permitido oponernos a su aprobacion?

El honorable Diputado por Santiago comparaba el resultado de la compra de los ferrocarriles de Coquimbo con lo que aconteció con la compra del ferrocarril de Chañaral, empresa que, si bien no conozco, me parece que no me engaño al afirmar que tuvo por objeto satisfacer las reducidas necesidades de ciertos establecimientos mineros.

Ahora bien, honorable Presidente, ¿es lícito equiparar un caso con el otro? De ninguna manera: la línea de Ovalle a la Serena, que atraviesa la mejor parte de la provincia, rica en terrenos productivos, de calidad superior; la línea a Rivadavia, que atraviesa un valle abundante, fértil, i se dirije a otro valle fertilísimo i rico tambien, no admiten comparacion, ni remotamente, con el ferrocarril de Chañaral.

¿No sabe acaso el pais cuál es la estension, la naturaleza e importancia de los productos, la cuantía de la riqueza pública i privada que en la provincia de Coquimbo se atesora? Pues bien, si esto es notorio, no es lícito argumentar *a parte*, sino *a contrario sensu*, diciendo: ¿cómo es posible que lo que se quiso i realizó para Chañaral, no sea bueno i realizable para Coquimbo?

Por otra parte, si es mui justo i jeneroso el clamor jeneral que se levanta en todo el pais para que se abran las fuentes de la produccion, del trabajo, de la industria i de las economías que forman los capitales particulares i la fortuna pública ¿con qué derecho exijiríamos a nuestros conciudadanos que se esfuercen, que esploten los adelantos de la industria, si empezamos por negar a la naturalmente rica provincia de Coquimbo todo medio de movilizacion adecuado?

El honorable Diputado de Carelmapu, señor Subercaseaux, ha reconocido que es justo que se atiendan los intereses de esta provincia, pero que no le conviene la compra del ferrocarril, sino que su verdadero interes se consulta de otra manera.

Yo confío mucho en la intelijencia i versacion del honorable Diputado por Carelmapu, pero me inspira mas confianza la perspicacia natural de los habitantes de la provincia de Coquimbo, que son los aflijidos con la actual situacion. Si son ellos los que sufren el dolor, es lójico que ellos sepan mejor que nadie dónde se debe aplicar el remedio.

Para Su Señoría es mui fácil dictaminar acerca de lo que mas le conviene a la provincia de Coquimbo i resolver por ésta o aquella medida; porque, cómodamente sentado en su sillon, en nada le afectan las consecuencias.

El honorable Diputado por Santiago ha pretendido tambien establecer cierto antagonismo entre los intereses jenerales de la nacion i los de la provincia de Coquimbo; sin embargo, aunque yo me inspiro en idénticos propósitos, i no me ciega la vanidad personal como representante o hijo de aquella provincia, pienso que en nada se lastiman los intereses jenerales con la aprobacion de este proyecto. No veo en dónde i cómo ese supuesto antagonismo exista. La prosperidad jeneral de un pais depende del bienestar particular de cada una de sus diferentes partes. Pasaron ya los tiempos en que se creia que para desarrollar el comercio de un pais era necesario arruinar el de otro. La economía política ha demostrado que todos los pueblos pueden subsistir paralelamente; i que precisamente la fortuna de todos está fundada en esta misma reciprocidad de intereses, que da a cada cual su parte proporcionada de la fortuna comun, estableciendo entre ellos, si se me permite la espresion, una especie de cristianismo económico.

No quiero estenderme en consideraciones de lato desarrollo, relativas a las necesidades que se dejan sentir en la provincia de Coquimbo, i que hacen en estremo dolorosa su situacion comercial, porque no

es mi ánimo alargar el debate, i porque Sus Señorías, los impugnadores de esta lei, han sido los primeros en reconocer aquellas necesidades i la conveniencia de atenderlas.

Sus Señorías han planteado la cuestion en el terreno económico, en el terreno de los negocios, en el terreno en que los números i los intereses, por decirlo así, se pesan en sensible balanza de precision. Pues bien, ya que las esplicaciones del honorable Ministro de Industria no han satisfecho a mis colegas de la derecha, yo voi a desarrollar otras a que el señor Ministro no se refirió i que tienden a facilitar el despacho de la lei actual i a justificarla ante sus adversarios.

Es indispensable, para examinar esta cuestion bajo el punto de vista utilitario, examinar el estado de las líneas que se van a adquirir, averiguar su valor actual i los juicios de los trabajos que se proyecta emprender, para subvenir a las necesidades de trasporte en la provincia de Coquimbo.

Antes de ocuparme en cada uno de estos tres órdenes de consideraciones, diré una palabra sola sobre cierto concepto emitido tanto por el honorable Diputado de Santiago, señor Walker Martínez, como por el honorable Diputado de Carelmapu, señor Subercaseaux. Para Sus Señorías, tanto valen las palabras de los cinco injenieros de Gobierno que han estudiado prolija e imparcialmente el negocio i cuyos nombres no tengo para qué indicar, como la palabra de un respetable vecino del valle de Limarí, que recorre i estudia únicamente la línea de Tongoi.

El señor WALKER MARTINEZ.—No ha sido ése mi concepto, honorable Diputado; he dicho que aquí no debemos guiarnos por opiniones de autoridad sino pesar las razones que, dentro o fuera de este recinto, se dan en pro o en contra de una idea.

El señor ALFONSO.—Precisamente, hai razones que mis honorables colegas no pueden discutir sin esponerse a cometer graves errores.

Ahora bien ¿cómo dudar de que para estimar el estado presente de los ferrocarriles de Coquimbo, se necesita la competente preparacion i habilidad técnica?

Pero nó: hai cinco injenieros, cinco personas técnicas, cinco personas autorizadas que, habiendo estudiado este negocio, nos dicen una cosa; i hai un señor que no es injeniero, que no es técnico, —a quien no conozco sino por su fama local adquirida en la crianza de ovejas,—que dice otra cosa. Hai, pues, este grupo de opiniones autorizadas, por un lado, i esta opinion individual, imperita, que se permite tratar de puntos técnicos.....

El señor WALKER MARTINEZ.—I económicos.

El señor ALFONSO.—Si me es grato, honorable Diputado, reconocer que el señor Kaulen ha hecho estudios económicos prácticos, que no tenian resonancia en la provincia de Coquimbo, me es grato reconocer que nadie conocia a este famoso economista, a quien solo hemos venido a admirar despues del patrocinio intelijente e ilustrado que se ha dignado dispensarle el honorable Diputado de Carelmapu.

Paso ahora a ocuparme de los tres puntos que he indicado: estado de las líneas, su valor actual i precio de las obras en proyecto.

Segun estudio de injenieros competentes, la línea de Ovalle está en buen estado, en el estado en que debe estar toda línea que ha prestado servicios relativamente cortos, de tal suerte que su esplotacion ha exijido el cambio de algunos rieles viejos por otros nuevos. Está, pues, en perfecto estado de servicio.

El señor VIDELA (Presidente).—Acaso Su Señoría no tendrá a mal que le interrumpa. Ha llegado la hora, i Su Señoría podria quedar con la palabra.

El señor ALFONSO.—No tengo inconveniente, honorable Presidente.

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

Se levantó la sesion.

RICARDO CRUZ COKE,
Redactor.