Sesion 13ª estraordinaria en 17 de Noviembre de 1894

PRESIDENCIA DEL SEÑOR VALDES VALDES

SUMARIO

Se aprueba el acta de la sesion anterior.—Cuenta.—Se procede a la eleccion de Mesa Directiva.—No resulta mayoría en el primer escrutinio, i repetida la votacion quedan elejidos Presidente el señor Valdes Valdes, primer vice-Presidente el señor Besa i segundo vice-Presidente el señor Yáñez.—El señor Yáñez hace renuncia del cargo para que ha sido designado, i despues de usar de la palabra los señores Valdes Valdes (Presidente) i Walker Martínez, aplaza su renuncia el señor Yáñez, quedando de presentarla por escrito en la sesion próxima.—A indicacion del señor Robinet se acuerda dar preferencia, en la tabla de la presente sesion, i despues de las solicitudes industriales, al proyecto relativo a la Sociedad Protectora de la Infancia de Valparaiso.—Continúa la discusion del proyecto sobre concesiones a don Santiago A. Ossa para la construccion de un ferrocarril eléctrico entre Santiago i los Bajos de Mena.—Despues de un debate en que toman parte varios señores Diputados es desechado el artículo 3.° del proyecto que se refiere a la garantía del Estado i se acuerda eliminar los artículos 4.°, 5.°, 6.° i 7.° relacionados con el anterior.—Queda pendiente la discusion del artículo 8.°

DOCUMENTOS

Oficio del Senado con que remite un proyecto de lei para pagar a la Compañía Inglesa de Vapores la suma de veinticinco mil setenta pesos veintiun centavos, que se le adeuda por perjuicios sufridos con motivo del viaje directo que hizo el vapor *Arequipa* de Iquique a Valparaiso en agosto de 1891.

Oficio de la Municipalidad de Ñuñoa en que pide se apruebe una indicacion hecha por el señor Diaz Besoain en la discusion del proyecto sobre transformacion de Santiago.

Oficios de varias municipalidades con que remiten sus respectivos presupuestos.

Mocion de varios señores Diputados sobre reforma de los artículos del Reglamento relativos a la eleccion de Secretario.

Se leyó i fué aprobada el acta siguiente:

«Sesion 12.ª estraordinaria en 15 de noviembre de 1894.—Presidencia del señor Valdes Valdes.—Se abrió a las 3 hs. 20 ms. P. M. i asistieron los señores:

Alfonso, Paulino	Campo, Máximo (del)
Balmaceda, Rafael	Correa S., Juan de Dios
Bannen, Pedro	Corvalan Melgarejo, Ramon
Bañados Espinosa, Julio	Cruzat, Ricardo
Barriga, Juan Agustin	Délano, Eduardo
Barros, Octavio	Díaz Besoain, Joaquin
Bascuñan, Ascanio	Donoso Vergara, Pedro
Boizard, Cárlos	Edwards, Eduardo
Campino, Eduardo	Edwards, Guillermo
Errázuriz, Ladislao	Palacios, Cárlos A.
Errázuriz E., Rafael	Pinto Agüero, Marcial
Errázuriz, Javier	Prieto Hurtado, Joaquin
Gazitúa B., Abraham	Robinet, Cárlos T.
González E., Nicolas	Salinas, Manuel
Herboso, Francisco J.	Sanfuentes, Vicente 2.°
Ibáñez, Maximiliano	Silva Cruz, Raimundo
Lamas, Alvaro	Silva Ureta, Ignacio
Lazcano, Agustin	Silva Vergara, J. Antonio
Mac-Iver, David	Soto, Manuel Olegario
Mathieu, Beltran	Tocornal, Juan E.
Matte Pérez, Ricardo	Velázquez, José Domingo
Meeks, Roberto	Vial Ugarte, Daniel
Meza Fernández, Francisco	Videla, Eduardo
Montt, Pedro	Yáñez, Eliodoro
Ochagavía, Silvestre	i el Secretario.
Ossa, Macario	

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

Se dió cuenta:

1.° Del presupuesto de la Municipalidad de Villa Alegre de Loncomilla.

2.° De una mocion de los señores Videla i Verdugo, en la cual proponen un proyecto de lei relativo a conceder ausilios a la Municipalidad de los Andes.

Para las sesiones ordinarias.

El señor Presidente manifestó que correspondia proceder a la eleccion de Mesa en la próxima sesion.

A peticion del señor Videla se dió por retirada la indicacion que habia formulado anteriormente, para que se acordara pedir al señor Ministro del Interior recabara de S. E. el Presidente de la República la inclusion en la convocatoria de un proyecto de lei sobre ausilios a la Municipalidad de los Andes.

Entrando en la órden del dia, se puso en segunda discusion el artículo 2.° del proyecto de lei sobre transformacion de Santiago.

El señor Alfonso hizo indicacion para que este artículo se tratara al final del proyecto. Así se acordó por asentimiento unánime.

Puesto en discusion el artículo 6.°, se suscitó un debate en el cual se formularon diversas indicaciones. La Sala acordó constituirse en comision jeneral a fin de ponerse de acuerdo. Continuando la sesion, se procedió a discutir separadamente cada uno de los

números de que consta el artículo 6.° en la forma siguiente:

Núm. 1.—El señor Alfonso hizo indicacion para que se reemplazara la frase «hasta la avenida norte del Mapocho» por esta otra: «hasta el Mapocho.» Usó de la palabra el señor Robinet i el inciso se aprobó tácitamente en la forma propuesta por el señor Alfonso.

Núm. 2.—Se dió por aprobado con una indicacion del señor Alfonso para que se diga «desde el Mapocho» en vez de «desde la avenida sur del Mapocho.»

Núm. 3. —Fué aprobado por asentimiento tácito i sin debate.

Núm. 4.—El señor Vial propuso que se agregara a este número la frase «en conformidad a la lei de 25 de junio de 1874.»

El señor Herboso pidió la supresion de este número. Quedó para segunda discusion a solicitud del señor Alfonso.

Núm. 5. —Quedó para segunda discusion a pedido del señor Gazitúa.

Núm. 6. —El señor Herboso hizo indicacion para que se redactara como sigue:

«La avenida de Negrete, desde el rio Mapocho hasta la Alameda de las Delicias, pasando por la calle de Cienfuegos, tendrá un ancho de treinta metros en toda su estension.»

Quedó para segunda discusion.

Núm. 7.—Se aprobó por asentimiento tácito i sin debate.

El señor Robinet hizo indicacion para que se intercalara aquí el siguiente

«Núm. ... —Una que prolongue, con el mismo ancho que hoi tiene, la avenida Portales hasta unirla con la de Negrete.»

Usaron de la palabra los señores Alfonso i Vial, quedando la indicacion del señor Robinet para segunda discusion, a solicitud del señor Alfonso.

Núm. 8.—Fué aprobado tácitamente con una indicacion del señor Alfonso para que se diga «con el Mapocho» en lugar de «con la avenida norte del Mapocho.»

Núm. 9. —Suscitóse un debate en el cual tomaron parte los señores Yañez, Salinas, Alfonso, Diaz Besoain i Gazitúa. Fué aprobado por asentimiento unánime en la siguiente forma:

«Una de veinte metros desde el Mapocho hasta el cerro de Santa Lucía, por la calle de Tres Montes.»

Número 10.—Se puso conjuntamente en discusion con una indicacion del señor Yañez para reemplazar este número por el siguiente:

«Número 10.—Los terrenos de propiedad particular i municipales existentes al rededor del cerro de Santa Lucía entre la Alameda de las Delicias i la calle de las Monjitas en un espacio de cincuenta metros a cada una de las entradas oriente i poniente de dicho cerro, se destinarán a la formacion de parques, plazas i avenidas.»

Usaron de la palabra los señores Yáñez i Díaz Besoain.

La indicacion del señor Yáñez fué aprobada por 17 votos contra 4, dándose por rechazado el inciso.

Número 11.—Se aprobó por asentimiento tácito, reemplazándose, a indicacion del señor Alfonso, la frase «de la avenida sur del Mapocho», por esta otra: «desde el Mapocho.»

Número 12.—Se aprobó en igual forma, reemplazándose la misma frase.

Número 13.—Fué aprobado tácitamente, reemplazándose, a indicacion del señor Robinet, la frase: «hasta la Seccion Oriente del Camino de Cintura», por esta otra: «hasta la avenida Vicuña Mackenna.»

Número 14.—Fué aprobado por asentimiento tácito.

Número 15.—Se aprobó en la misma forma.

Número 16. —Se aprobó por asentimiento unánime, reemplazándose, a indicacion del señor Robinet, la frase: «hasta la Avenida Oriente de Cintura», por esta otra: «hasta la avenida Vicuña Mackenna.»

Número 17.—Se puso en discusion la indicacion de la Comision de Gobierno para reemplazar este número por el siguiente:

«Dos avenidas a ámbos lados del canal del Mapocho, que se formarán dentro de los límites de la lei de espropiacion ya dictada i en conformidad a los planos que posteriormente se acuerden por el Supremo Gobierno i la Municipalidad.»

El señor Alfonso hizo indicacion para que este número dijera como sigue:

«Los terrenos dejados por la canalizacion del Mapocho i los espropiados en conformidad a la lei de canalizacion, se destinarán al uso público i especialmente a la formacion de un parque para la ciudad.»

Usaron de la palabra los señores Salinas, Yáñez i Silva Cruz.

La indicacion del señor Alfonso fué aprobada por 23 votos contra 5, dándose por rechazado el número propuesto por la Comision.

A indicacion del señor Bañados se acordó numerar como artículo 7 la indicacion aprobada por el señor Alfonso.

Puesto en discusion el artículo 7 del proyecto, se aprobó por asentimiento unánime.

El artículo 8 quedó para segunda discusion, a solicitud del señor Alfonso, conjuntamente con la indicacion del señor Díaz Besoain para agregar a este artículo un inciso que diga:

«Se formará igualmente una avenida de treinta metros que partiendo de la avenida Vicuña Mackenna en direccion al oriente hasta el camino del canal de San Cárlos, sea la prolongacion de la calle de Marin.»

Puesto en discusion el artículo 9.° con las indicaciones hechas por la Comision de Gobierno, usaron de la palabra los señores Montt, Ossa, González Errázuriz, Alfonso i Gazitúa.

Cerrado el debate, se aprobó tácitamente el inciso 1.° en la forma propuesta por la Comision.

El inciso 2.° se desechó por 15 votos contra 8, absteniéndose de votar un señor Diputado.

Se acordó discutir por números el artículo 10:

Numero 1.—Usaron de la palabra los señores Montt, Robinet, Yáñez, Prieto Hurtado, Gazitúa i Alfonso.

El señor Montt hizo indicacion para que se suprimiera la frase «con una superficie de 5,734 metros cuadrados.»

El inciso i la indicacion quedaron para segunda discusion a pedido del señor Montt.

Núm. 2.—Usaron de la palabra los señores Díaz, Alfonso i Gazitúa, quedando para segunda discusion a pedido del señor Alfonso.

Núm. 3.—Se aprobó unánimemente i sin debate, reemplazándose, a pedido del señor Diaz Besoain, la frase «Cintura Oriente», por «Avenida Vicuña Mackenna.»

Núm. 4.—Usaron de la palabra los señores Díaz, quien pidió la supresion del inciso, Gazitúa, Robinet i Alfonso.

Quedó para segunda discusion a solicitud del señor Alfonso.

Núm. 5.—Para segunda discusion a pedido del señor Herboso.

Núm. 6.—El señor Díaz pidió que se dividiera la votacion de este inciso, el cual quedó aprobado, por asentimiento unánime, en esta forma:

«Una en la manzana comprendida entre las calles de la Catedral, Compañía, Manuel Rodríguez i Riquelme »

Los números 7.°, 8.°, 9.° i 10, se aprobaron tácitamente i sin debate.

Núm. 11.—A indicacion del señor Díaz se suprimió este inciso por asentimiento unánime.

Núm. 12.—Fué aprobado tácitamente, reemplazándose la frase «hasta la avenida norte del Mapocho», por esta otra: «hasta el Mapocho.»

Los artículos 11 i 12 fueron desechados por asentimiento tácito.

En el artículo 13 el señor Montt hizo indicacion para que se reemplazara la palabra «exceder» por «bajar», i el señor Robinet para suprimir la conjuncion con que comienza la frase final.

Fué aprobado el artículo con las modificaciones propuestas.

Por acuerdo unánime de la Cámara se acordó prolongar la sesion hasta las 6½

Los artículos 14 i 15 del proyecto en discusion fueron aprobados por unanimidad i sin debate.

Los artículos 16 i 17 quedaron para segunda discusion a pedido del señor Montt.

En la discusion del artículo 18 usaron de la palabra los señores Palacios, Alfonso, Díaz i Gazitúa.

Quedó para segunda discusion a solicitud del señor Díaz.

El artículo 19 fué aprobado por unanimidad i sin debate.

El señor Yáñez hizo indicacion para que se agregara a este título el artículo siguiente:

«Se prohibe, dentro de los límites urbanos, la construccion de conventillos i de edificios de techo pajizo.

»Los barrios i habitaciones para obreros deberán someterse a la inspeccion del Consejo de Hijiene ántes de ser habitados.»

Usaron de la palabra los señores Díaz, Edwards don Guillermo, Alfonso, Yáñez i Silva Cruz.

El señor Díaz hizo indicacion para que se dijera: «autoridad local» en vez de «Consejo de Hijiene», i el señor Ibáñez para reemplazar la frase «ántes de ser habitados» por esta otra «ántes de ser construidos.»

Habiendo llegado la hora, se levantó la sesion.

Eran las 6.30 P. M.

Se dió cuenta:

1.° Del siguiente oficio del Senado:

«Santiago, 16 de noviembre de 1894.—Con motivo del mensaje i antecedentes que tengo el honor de pasar a manos de V. E., el Senado ha dado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para pagar a la Compañía Inglesa de Vapores la suma de veinticinco mil setenta pesos veintiun centavos que se le adeuda por perjuicios sufridos con motivo del viaje directo que hizo el vapor *Arequipa* de Iquique a Valparaiso en agosto de 1891.

Dios guarde á V. E.—AGUSTÍN EDWARDS.—*F. Carvallo Elizalde*, Secretario.»

2.° De los siguientes oficios:

«Ñuñoa, 16 de noviembre de 1894.—Se discute actualmente en esa Honorable Cámara un proyecto de trasformacion de la ciudad de Santiago.

En el momento de discutirse el artículo 8.° de ese proyecto, un honorable Diputado hizo la siguiente indicacion:

«Se formará igualmente una avenida de treinta metros que, partiendo de la Avenida Vicuña Mackenna en direccion al oriente hasta el camino del canal de San Cárlos, sea la prolongacion de la calle de Marín.»

Ademas de las razones espuestas por el señor Diputado autor de la indicacion de que la ciudad de Santiago por el lado oriente no tiene mas entradas que los caminos de Providencia i Ñuñoa, creen los infrascritos miembros de la Municipalidad de Ñuñoa, que es de mucha importancia la construccion de esta avenida por cuanto hai un centro considerable de poblacion comprendida entre esos dos caminos que queda a larga distancia de ellos sin ningun medio de locomocion. La apertura de esta avenida viene, pues, a llenar esta necesidad desde tiempo atras sentida, i ya que se presenta la oportunidad creemos que la Honorable Cámara hatia obra de gran utilidad en obsequio de un numeroso vecindario aprobando la indicacion que el señor Díaz ha propuesto con exacto conocimiento de la localidad.

Dios guarde a V. E.—*F. Domínguez G.*, primer alcalde.—*Camilo Castro G.*, segundo alcalde.»

«Chillan Viejo, 13 de noviembre de 1894.—Remito a V. E, para que se sirva dar cuenta a la Honorable Cámara de Diputados, el presupuesto de la Municipalidad de esta Comuna para el año entrante.

Dios guarde a V. E.—*Joaquin Alamos.*»

«Comuna Las Puntas, 15 de noviembre de 1894.—Adjunto remito a V. E. el presupuesto de entradas i gastos de esta Municipalidad para el año 1895, aprobado en sesion municipal del 4 de octubre i ratificado por la asamblea de electores en sesion de 21 del mismo

Dios guarde a V. E.—Isidoro 2° Quiroga.—*Eleodoro Foncea*, secretario.»

«Tongoi, 2 de noviembre de 1894.—Conforme a lo dispuesto en el artículo 54 de la lei de 22 de diciembre de 1891, tengo el honor de remitir a V. E. copia del presupuesto municipal de la Comuna de Tongoi para el año 1895, aprobado por la Ilustre Municipalidad en sesion de 28 de setiembre último i ratificado por la asamblea de electores en sesion estraordinaria de 28 de octubre próximo pasado.

Dios guarde a V. E.—*F. Silva Negrete.*»

3.° De la siguiente mocion:

«Honorable Cámara:

El artículo 138 de nuestro reglamento interior establece que el cargo de secretario de esta Honorable Cámara «se entenderá cesar terminado el período lejislativo.» Esta disposicion es correlativa de la que se contiene en el artículo anterior, en virtud de la cual puede ser elejido para servir el cargo una persona de dentro o fuera de la Cámara. En la práctica se adoptaba el primer camino.

La Constitucion prohibe hoi desempeñar funciones públicas remuneradas a los Senadores i Diputados; de manera que no puede ser designado para secretario de esta Honorable Cámara uno de sus miembros, i, por el contrario, deberá elejirse a una persona estraña a ella. Ha cesado, en consecuencia, el antecedente para fijar un término especial a las funciones del secretario.

Otras razones imponen la necesidad de dar permanencia a este cargo.

Las funciones encomendadas al secretario son de réjimen administrativo, i por consiguiente, permanentes. En esa clase de funciones conviene conservar las prácticas mas numerosas que las disposiciones escritas en las asambleas políticas, i en cuanto a los funcionarios mismos el estímulo que da la estabilidad en el cargo.

En virtud de estas consideraciones os proponemos el siguiente

Proyecto de reforma del Reglamento

«Artículo único.—Suprímase en el artículo 137 del Reglamento Interior de la Cámara de Diputados la frase: «Pudiendo recaer este cargo en una persona de dentro o fuera de la Cámara»; i en el artículo 138 la frase: «i se entenderá cesar terminado el período lejislativo.» Suprímese asimismo en el inciso 2.° del artículo 1.° la frase final «i un secretario.»

Santiago, 17 de noviembre de 1894.—*Francisco J. Herboso.—Cárlos Concha.—J. Florencio Valdes C.—Ascanio Bascuñan Santa María.—Ladislao Errázuriz.—D. Vial Ugarte.—Javier Errázuriz E.—Agustin Lazcano E.*

5.° De dos solicitudes particulares:

Una de doña Avelina Várgas, en la que pide se le devuelvan los antecedentes acompañados a una solicitud ya despachada por el Congreso.

I la otra, del ex-inspector i jefe de contabilidad de la Delegacion de la Intendencia Jeneral del Ejército, don Gustavo Redon, en la que pide abono de servicios para los efectos efectos de su jubilacion.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Se ha dado cuenta de una solicitud en que se pide la devolucion de ciertos documentos acompañados a una solicitud anterior.

Si no hai inconveniente por parte de la Cámara, se hará la devolucion en la forma acostumbrada.

Acordado.

Corresponde hacer la eleccion de mesa.

Los oficiales de sala recojen los votos de los señores Diputados.

Despues de recojida la votacion:

El señor IBAÑEZ.—Señor Presidente: en Secretaría creo que hai otros señores Diputados que talvez desearian votar.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Se ha tocado la campanilla para avisarles en conformidad al Reglamento.

En este momento entran a la sala los señores Errázuriz don Ladislao, Mac-Iver don David i Pleiteado.

El señor GAZITUA.—Antes de que se proclame el número de votantes, yo pido que voten los honorables Diputados que acaban de llegar a la Sala.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Alcanzan a votar porque aun no se ha empezado a leer los votos como dice el acuerdo tomado por la Cámara a este respecto.

Si algun señor Diputado quiere votar, puede pasar a la mesa.

Se acercan a votar los señores Mac-Iver don David i Pleiteado.

El señor SECRETARIO.—El resultado de la votacion entre 47 votantes i siendo 24 la mayoría absoluta, es el siguiente:

PARA PRESIDENTE

Por el señor Valdes Valdes don Ismael...	22	votos
" " Donoso Vergara don Pedro.	1	"
En blanco.....	24	"
Total.....	47	votos

PARA VICE-PRESIDENTE

Por el señor Besa don Cárlos.....	20	votos
" " Bascuñan don Ascanio.....	3	"
" " Del Campo don Máximo....	1	"
En blanco.....	24	"
Total.....	47	votos

PARA SEGUNDO VICE-PRESIDENTE

Por el señor Yáñez don Eleodoro.....	22	votos
" " Videla don Eduardo.....	1	"
En blanco.....	24	"
Total.....	47	votos

El señor VALDES VALDES (Presidente).—No habiendo la mayoría requerida, debe repetirse, en conformidad al Reglamento, la votacion entre las personas que para cada puesto han obtenido las mayorías relativas.

Se repetirá la votacion.

Debo advertir a los señores Diputados que, en conformidad al Reglamento, solo se debe votar para presidente: por los señores Valdes Valdes o Donoso Vergara; para primer vice: por los señores Besa o Bascuñan, i para segundo vice: por los señores Yáñez o Videla.

Se recoje nuevamente la votacion.

El señor VALDES VALDES (*Presidente, al leer los votos*).—Hai una cédula que solo dice Bascuñan. Como no se sabe para qué puesto se le designa, no se escrutará.

El señor ALFONSO.—¿I si influye?

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Eso se resolverá despues.

Hai otra cédula que dice: para presidente, el señor Donoso. Para primer vice, señor Bascuñan, i para segundo vice, señor Alfonso.

Los votos para presidente i primer vice se escrutarán. El voto en favor del señor Alfonso se considerará en blanco, porque no se ha podido votar sino por los señores Yáñez o Videla para el cargo de segundo vice-Presidente.

El señor SECRETARIO.— El resultado de la votacion entre 49 votantes, i siendo la mayoría absoluta 25, es el siguiente:

PARA PRESIDENTE

Por el señor Valdes Valdes don Ismael...	42	votos
" " Donoso Vergara don Pedro.	2	"
En blanco.....	5	"
Total.....	49	votos

PARA PRIMER VICE-PRESIDENTE

Por el señor Besa don Cárlos.....	40	votos
" " Bascuñan don Ascanio.....	5	"
En blanco.....	4	"
Total.....	49	votos

PARA SEGUNDO VICE-PRESIDENTE

Por el señor Yáñez don Eleodoro.....	41	votos
" " Videla don Eduardo.....	1	"
En blanco.....	7	"
Total.....	49	votos

El señor VALDES VALDES (Presidente.)—Queda, en consecuencia, elejida la mesa actual.

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

El señor ROBINET.—Pido la palabra.

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

En este momento abandona su asiento en la mesa el señor Yáñez i ocupa su banco de Diputado.

El señor ROBINET.—Voi a hacer, señor Presidente, una indicacion. Creo que está en tabla para hoi la solicitud industrial del señor Ossa, sobre ferro carril eléctrico. Yo pediria a la Cámara que acordase discutir en particular, despues de despachada esa solicitud, i si hai tiempo, el proyecto relativo a la Sociedad Protectora de la Infancia de Valparaiso.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Debo advertir al señor Diputado que hai otra solicitud industrial en tabla.

El señor ROBINET.—Entónces la preferencia que pido seria para despues de despachada esa otra.

El señor YAÑEZ.—Pido la palabra.

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

El señor YAÑEZ.—La doble votacion que acaba de tener lugar demuestra, señor Presidente, en cuanto a la primera, que las agrupaciones liberales que hasta ahora han estado haciendo la eleccion de la Mesa Directiva de la Cámara, no tienen fuerza suficiente para repetir esta eleccion, i, en cuanto a la segunda, qne se ha formado una mayoría con elementos diversos a los que hasta hoi habian concurrido a dicha eleccion.

En tal situacion creo de mi deber renunciar el honroso puesto de confianza que la Cámara me habia dado, a fin de dejar a la mayoría en libertad para que pueda designar otra persona en mi reemplazo, agradeciendo profundamente la distincion de que acabo de ser objeto.

No doi a esta renuncia otro alcance que el que acabo de manifestar. Creo que la mayoría debe proceder libremente en esta materia sin sentirse ligada por las elecciones anteriores.

Ruego, pues, a la Honorable Cámara se sirva aceptar la renuncia que he tenido el honor de formular.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—Rogaria al señor vice-Presidente se sirviera aplazar su renuncia hasta presentarla por escrito. La práctica ha sido que estas renuncias se hagan en la forma que me permito indicar a Su Señoría.

Creo que Su Señoría no tendrá inconveniente para hacerlo así, i que formulará su renuncia por escrito a fin de que la Cámara la tome en cuenta en el momento oportuno.

El señor YAÑEZ. —No tengo inconveniente para presentar en la sesion próxima mi renuncia por escrito; pero la dejo desde luego formulada para que pueda ser tomada desde luego en cuenta, si así le parece a la Cámara.

El señor WALKER MARTINEZ.—Los fundamentos en que el honorable señor vice-Presidente ha apoyado su renuncia me obligan a decir dos palabras completamente francas para esplicar el significado de los votos de mis amigos.

No se ha formado una nueva mayoría distinta de la que habia, como lo indica el señor Diputado.

Nosotros estamos alejados de todos los grupos de aquel lado de la Cámara. Por eso en toda eleccion de Mesa hemos votado en blanco, e igual temperamento observamos hoi en la primera votacion.

Pero no habiendo en esa primera votacion resultado mayoría, i debiendo repetirse, no debíamos hacer imposible la labor de la Cámara, que necesita una Mesa directiva.

Votamos, en consecuencia, por los colegas que la forman actualmente.

De otra manera habríamos manifestado una hostilidad personal hácia caballeros que respetamos, aunque ántes no hayamos contribuido a su eleccion porque forman en una mayoría de que estamos tan separados.

Ve, pues, el honorable vice-Presidente que no se trata aquí de una mayoría formada para esta eleccion. Ha faltado a la de Gobierno las fuerzas indispensables para elejir Mesa, i la minoría estimó de su deber no presentarse como un entorpecimiento en las tareas de esta Cámara. No es otro el significado de los votos conservadores en la eleccion que acaba de tener lugar.

El señor VALDES VALDES (Presidente).—

Algun señor Diputado usa de la palabra ántes de la órden del dia?

Si ningun señor Diputado usa de la palabra procederemos a votar la indicacion del señor Robinet para que despues de los asuntos industriales, i si hai tiempo, se éntre a la discusion particular del proyecto relativo a la Sociedad Protectora de la Infancia de Valparaiso.

Fué aprobada por 30 votos contra 15.

El señor BESA (vice-Presidente).—Entrando a la órden del dia, corresponde continuar la discusion particular del proyecto sobre construccion de un ferrocarril eléctrico. Está en discusion el artículo 3.° conjuntamente con una indicacion del honorable Diputado por Ancud.

El señor SECRETARIO.—Dice el artículo 3.°:

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

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

El Estado garantiza el servicio de estos bonos.

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

La Comision propone que la garantía se reduzca a 70,000 libras.

El señor Gazitúa modifica el inciso 3.° en esta forma: «El Estado garantiza el servicio de estos bonos por el máximum de treinta años.»

El señor GAZITUA.—Considero inútil, señor Presidente, reproducir de nuevo las razones inconmovibles en que he fundado en mis anteriores discursos mi oposicion al otorgamiento de una garantía fiscal en favor de este ferrocarril. Pero voi con todo a hacerme cargo, en buenos términos, de un argumento de analojía con que se ha pretendido cohonestar no solo este caso concreto de garantía oficial en obsequio de una empresa privada, sino al sistema mismo de fomentar negocios particulares mediante el ausilio gubernativo. Se ha afirmado que todos los ferrocarriles franceses han sido construidos a la sombra de garantías oficiales, los que, tambien se pretende, jamas se hicieron efectivas, por cuanto las utilidades propias de las empresas bastaban a repartir a los accionistas pingües dividendos.

A esta afirmacion un tanto empírica, me atrevo a oponer la del ilustre economista Paul Leroy Beaulieu, que con datos oficiales al frente, comentando el presupuesto de Francia para 1894 (en el periódico *Economiste Français*) se escandaliza de la enorme cifra de millones con que el Fisco contribuye a mantener los dividendos ferrocarrileros. En efecto, en el presupuesto recordado, el Estado frances consigna 147 millones de francos para garantías de ferrocarriles. Dice Leroy Beaulieu:

«Como cinco de nuestras compañías recurren actualmente a la garantía de interes, i como la sesta tiene tambien derecho de apelar a ese ausilio si las entradas disminuyen, es el Estado, (o sea los contribuyentes) quien soporta todo el peso de una organizacion que ha llegado a ser sumamente onerosa. La garantía de intereses que cuesta hoi al tesoro un centenar de millones al año, no solamente no cesará nunca—como un dia se pudo esperar—no cesará nunca de gravitar sobre nuestra renta pública, sino que, por el contrario, esa carga puede elevarse a ciento cincuenta, a doscientos millones al año, o talvez mas.

Es útil debelar esta situacion, aun cuando los espíritus superficiales, que nunca saben darse cuenta de los hechos a medida que se cumplen, nos tilden de pesimistas; nosotros señalamos simplemente peligros efectivos, fácilmente discernibles para todo hombre sagaz, i que es todavía tiempo de precaver o atenuar; miéntras que los espíritus atolondrados i lijeros, que nunca divisan las tendencias peligrosas de los sucesos, dejan que éstas se produzcan i aumenten, aunque al fin hayan de lamentarlas inútilmente. Los hombres que han estudiado de cerca esta cuestion de las garantías, con serenidad e imparcialidad, no han vacilado en indicar como un peligro cada vez mas grande, el otorgamiento de tales concesiones, i en declarar que ése es uno de los puntos negros mas ominosos de nuestro presupuesto.»

Yo, señor Presidente, no soi ni partidario ni contrario a las garantías, sistemáticamente. Pero aleccionado por la esperiencia de otros paises, especialmente de la Arjentina i Brasil, soi de opinion que el ausilio pecuniario del Estado debe concederse con mucho tino i con mucha oportunidad. Habrá, pues, casos justificados para conceder una garantía, sea cual fuere la cantidad a que ella ascienda; habrá casos en que no estará justificada la concesion, aunque se trate de unos pocos pesos. De estos últimos es el caso que nos ocupa. No cerremos, señor Presidente, la puerta a toda iniciativa individual en este pais; no matemos el espíritu de progreso en los hombres emprendedores, acordando hasta para tender una simple línea de tranvías, una proteccion pecuniaria del Estado!

El señor VIAL UGARTE.—Siento tener que ocuparme de este negocio, señor Presidente; pero no puedo prescindir de hacerlo, por una circunstancia que voi a hacer presente a la Honorable Cámara.

La solicitud industrial que está en discusion, debió, en conformidad al Reglamento, ser estudiada por la Comision de Gobierno, i el único miembro de ésta que no ha aceptado esa solicitud i que la combatió en las discusiones de la Comision desde el principio, es el Diputado que habla.

Yo entiendo que el trámite de enviar a Comision los proyectos que ha de discutir la Cámara, tiene por objeto el que todos los miembros de la Comision estudien el asunto i tomen conocimiento de los antecedentes para ilustrar en seguida la opinion de sus colegas. Espuestas por los sostenedores del proyecto en debate las razones que tienen para considerarlo digno de la aprobacion de la Cámara, me creo yo en el deber de manifestar los fundamentos de mi opinion contraria. Esta es la razon por la cual entro a terciar en este debate, i solo en cumplimiento de un penoso deber.

Debo desde luego llamar la atencion de mis honorables colegas hácia la circunstancia de que la solicitud en debate ha llegado hasta nosotros envuelta en una atmósfera en que se confunde de una manera

singular el verdadero valor real que le corresponde con el que le da la creencia que algunos tienen de que la obra propuesta ha de traer a la industria beneficios inmensos, por la transmision eléctrica de la fuerza motriz. En este sentido, se exajera hasta los límites de la mas alta poesía.

Tambien se insinúa en la solicitud los beneficios que se reportaria al pais con el fomento de la produccion del cobre.

Yo voi a demostrar la falsedad de las dos ideas que he enunciado, i me bastarán para ello lijeras consideraciones.

Creo que casi me seria dado prescindir de la aseveracion que se hace de que se va a fomentar la produccion del cobre. Saben mis honorables colegas que en el pais no se produce cobre que tenga mas del noventa i siete por ciento de fino i ménos del tres por ciento de antimonio, arsénico u otras sustancias estrañas

La refinacion del cobre es una de las industrias mas difíciles i costosas; requiere capitales injentes, i por eso mui pocos paises, fuera de la Inglaterra, la han establecido i en pequeña escala. I la razon es obvia: que no es comerciable el cobre que tenga mas de una pequeña dósis de arsénico u otra sustancia, porque una vez terminado, queda sumamente quebradizo.

Respecto de la segunda observacion que hacen valer los sostenedores de este proyecto, se puede decir, señor Presidente, que la atmósfera se encuentra no ya electrizada sino magnetizada en el sentido de que el ferrocarril que se propone ha de servir para trasmitir a Santiago una fuerza de cinco, ocho o diez mil caballos de los rios vecinos.

Yo debo recordar aquí lo que he sostenido en otra ocasion: que todo nuestro pais se encuentra, respecto de la utilizacion de la fuerza motriz de sus aguas, en una situacion mui distinta de la de otros paises.

En Chile, una gran parte del agua de los rios es absorbida por los canales de regadío, i por consiguiente, al hablarse de la utilizacion de la fuerza de las corrientes de agua, se tiene presente, o bien el núcleo de ellas, que es el rio, o bien sus ramificaciones, que son los canales. O se hace uso del caudal completo de los rios o se utiliza tan solo la fuerza motriz de los canales. Este es el problema.

Por mi parte, creo, señor Presidente, que cada uno de los canales que atraviesan nuestros campos es un un verdadero cable eléctrico trasmisor de fuerza para alimentar las industrias, i que no hai necesidad de trasmitir esa fuerza a la distancia por medio de la electricidad. Para un industrial es mas conveniente aprovechar la fuerza hidráulica de un rio, que esa misma fuerza trasmitida por la electricidad.

La conveniencia que el proyecto consultaria, seria la que de esa fuerza que el industrial aprovecha en las corrientes mismas, se trasladara al centro de la ciudad, en vez de quedar a sus alrededores. Pero ¿sería esto una conveniencia? ¿Seria de desear que la ciudad se convirtiera en un centro fabril, lleno de establecimientos que ahora se encuentran a sus alrededores?

No considero de interes nacional la utilizacion de la fuerza motriz de los canales, en el grado bastante para dar a la empresa que la propone la garantia del Estado. Yo creo que la industria que necesita de esa fuerza, guiada por la economía, que no permite equivocarse, buscará la fuerza i la encontrará en los canales mismos en condiciones mui favorables, sin necesidad de que le sea trasmitida por medios artificiales.

Me resta, señor Presidente, considerar otra faz del problema, que hiere las imajinaciones de algunos. Se dice que la fuerza de nuestros rios se pierde i que es conveniente utilizarla. Yo creo que, en realidad, es éste un problema interesantísimo i que seria mui conveniente ver aprovechada tanta fuerza motriz.

Pero en materia de industrias no es posible dar cabida a la poesía, ni los principios científicos son siempre aplicables a la industria. Para trasmitir la fuerza de los rios, es necesario hacer instalaciones costosísimas que no hai conveniencia en realizar hoi en Chile, donde la fuerza hidráulica se obtiene con tanta facilidad.

Yo creo, señor Presidente, que este importante problema no se resolverá entre nosotros talvez en todo un siglo, i que para que se trasmitan las fuerzas del rio Maipo tan solo, será necesario que el pais se encuentre en posesion de un estado industrial tan avanzado como el de Inglaterra i dotados de capitales injentes para invertir diez o doce millones de pesos en las obras necesarias.

Puedo hacer esta afirmacion porque tengo algunos conocimientos de este jénero, i porque en ella estoi conforme con la opinion de caballeros que han estudiado el asunto i aun de injenieros que podré nombrar ante la Cámara.

Varios señores, entre los cuales figuraban don Benjamin i don Luis Dávila Larrain, que nombro porque son conocidos como hombres de progreso i entusiastas por cuanto signifique el adelanto del pais, pidieron a una fábrica suiza dos especialistas en el ramo de la electricidad para estudiar el negocio de establecimiento de luz eléctrica en Santiago. Deseaban que estudiaran la cuestion especialistas, porque así los pidieron los injenieros, consultados aquí sobre este respecto, sin sentirse por esto molestos en su amor propio. Los especialistas rindieron un informe en que se consignaba el resultado de sus estudios, i este resultado fué que solo el costo del cable para iluminar con luz eléctrica la ciudad, con fuerza de 2 a 3,000 caballos, importaba una suma que nadie se habria imajinado. Se gastó, pues, una fuerte cantidad i los injenieros volvieron a su patria.

Para ver claro el costo de esta clase de empresas basta observar lo que pasa entre nosotros. No habrá ninguno de mis honorables colegas que ignore los gastos que ocasiona la mantencion del Canal de Maipo en regular estado.

Me va a permitir todavía la Honorable Cámara. En el proyecto que se ha presentado no se ha estudiado este problema de la trasmision de la fuerza. ¿Hai siquiera un presupuesto que pueda hacer presumir el resultado de este negocio? No hai nada de esto, i ¿quiere saber mas la Honorable Cámara? El concesionario no tiene, en realidad, permiso para traer la electricidad a Santiago. La Municipalidad ha impuesto al empresario, señor Santiago Ossa, la obligacion de que en cualquier momento en que ella declare que hai otro medio mas apropiado de tran-

vías eléctricos, debe arrancar los cables i proceder a implantar en la ciudad otros carros; de manera que la Municipalidad no acepta la necesidad de este proyecto.

Rogaria al señor Secretario tuviera la bondad de enviarme los antecedentes.

Voi a demostrar que las proporciones de este negocio son mui humildes i no exceden de las de un negocio industrial corriente, que no se trata, ni se tratará jamas de un establecimiento de grande importancia.

Al hacer el presupuesto de esta obra el concesionario ha consultado como fuerza motriz la de 420 caballos, que es la fuerza indispensable para el movimiento del tranvía. Estos son los datos de la instalacion con arreglo al presupuesto revisado.

Se ha creido tal vez que la Cámara no se preocuparia de tomar en cuenta estos datos reveladores, que se desentenderia de ellos.

Debe convencerse la Cámara que se trata esclusivamente de un simple ferrocarril eléctrico, de 420 caballos de fuerza motriz, segun consta de los presupuestos mismos. I ya que me he referido, señor Presidente, a las pequeñas proporciones de este negocio, ¿cómo se comprende que despues de estar el ferrocarril tres meses en esplotacion tenga el concesionario la facultad de emitir bonos? ¿Cómo se comprende que el ferrocarril sea una obra práctica i hacedera, cuando el Estado no tiene responsabilidad sino tres meses despues?

El asunto se reduce a la cuestion de presupuestos, porque si el presupuesto consulta los fondos necesarios para las pérdidas durante tres meses, ¿qué garantía se presenta al Estado, para que, despues de esplotado el ferrocarril durante estos tres meses, se haga la emision de bonos?

Realmente veo que el Estado se encuentra en el mismo caso que si autorizara la emision de los bonos.

Hai una consideracion todavía, señor Presidente, que creo necesario hacer. Se ha fijado la emision en 80,000 libras esterlinas i se agrega que servirán de garantía los productos de las trasmisiones de fuerza eléctrica. ¿Cómo es esto? ¿Se presenta a la Cámara como garantía lo que no existe ni en propósito si quiera?

La seriedad del puesto que ocupamos exije que no aceptemos ni aun la presentacion de condiciones de esta especie.

Se nos dice que aceptemos como garantía los productos de las trasmisiones de la fuerza motriz, cuando ni aun hai formado presupuesto!

I aquí debo decir, que me viene a la memoria una espresion del señor Walker Martínez, pronunciada en sesiones anteriores: es una desgracia, decia Su Señoría, ser miembro de las comisiones cuando se trata de este jénero de asuntos. I para que no se crea que he obrado mal i que vengo a hcer aquí observaciones que callé en el seno de la Comision, debo declarar que, en la Comision, combatí este proyecto con observaciones jenerales, porque me pareció que ellas eran mas que suficientes para esplicar mi oposicion, i no entré en detalles porque los creí innecesarios. Así, no todo lo que ahora me escucha la Cámara lo dije en la Comision; pero no fué porque me negara a dar a ésta todos los datos, antecedentes i razones de mi oposicion, sino porque me pareció innecesario. Hago esta declaracion i a ella me creo obligado por la lealtad que debemos guardarnos mutuamente.

Considerado por el aspecto en que se ha presentado al debate, he dicho que este proyecto me parece humilde. En el presupuesto formado hai un plano que figura entre los antecedentes i que pueden consultar los señores Diputados, en el cual se hacen figurar las instalaciones i toda el agua del canal de San Bernardo para verterla i aprovecharla con dichas instalaciones.

El canal de desvío que para ello será necesario no está ni siquiera estudiado, porque el presupuesto dice solo: «curso *probable* del canal de desvío.»

Señor Presidente, la primera cuestion que este proyecto suscita es la siguiente: ¿Puede la Cámara dar garantía fiscal a toda empresa privada que tenga por objeto utilizar las fuerzas de canales de regadío? ¿Hai en ello una conveniencia nacional? Creo que nó. Hai conveniencia nacional, no lo dudo, en que esa fuerza sea utilizada; pero no la hai en comprometer, para ese fin, la firma i la responsabilidad del Estado.

El mismo injeniero qua ha hecho los planos, limita la importancia de este ferrocarril en una forma que debe conocer la Cámara. En la pájina 274 del informe (i no lo leo por ahorrar tiempo), se dice que esa importancia estará limitada a los fundos que existen frente al camino de Santa Rosa, i se agrega que, en lo demas, tendrá preferencia el ferrocarril del Estado i el del canal de Maipo.

Serán, pues, los dueños de aquellos fundos los únicos interesados en este ferrocarril.

No quiero, señor Presidente, entrar en las consideraciones a que se presta esta circunstancia, ni quiero tampoco estudiar la cuestion de si la Empresa podrá o no cubrir sus gastos. No es éste mi papel. Pero sí tomaré en cuenta, a la lijera, los dos presupuestos que se han formado.

El primero asciende a 150,000 pesos oro i fué formado en abril de 1893. El segundo, elaborado en octubre del mismo año, asciende a 350,000 pesos oro, o sea, a 70,000 libras esterlinas. ¿Por qué este aumento? ¿Qué cambio lo esplica? Un pequeño ramal nuevo desde los Bajos de Mena hasta San Bernardo, i este solo ramal, relativamente corto, viene a importar 50,000 pesos oro mas que todo lo restante de la línea, que es mucho mas estenso. Llamo la atencion de los señores Diputados hácia este cambio, i paso a otro punto.

Entrando el presupuesto de abril de 1893 a calcular las entradas probables de la línea (i fíjense en esto los señores Diputados, porque da una idea de las condiciones de este ferrocarril), distingue la parte urbana de la parte rural, i esto es mui justo. En ese presupuesto de abril se toman por base el número de pasajeros i las entradas del ferrocarril urbano de Santiago en la línea del Matadero, es decir, la línea que, partiendo de la estacion ultra-Mapocho, i a veces de la Plaza de Armas, recorre, como todos saben, las calles del Puente, de Ahumada, de San Diego i el Matadero mismo i vuelve en seguida por las calles de Arturo Prat, Estado i Veintiuno de Mayo, atravesando así el centro comercial mas importante de Santiago i de todo el pais.

I agréguese aun que esa línea urbana del Matade-

ro es de doble via, lo que facilita mucho su tráfico. Llega el presupuesto que examino a la conclusion de que este ferrocarril eléctrico va a tener un millon de pasajeros o sea la mitad de los que tiene la línea del Matadero.

Me parece, señor Presidente, que esta estimacion es algo fuerte; me parece grave suponer que este ferrocarril eléctrico que partiendo del Mercado Central, pasará por las calles de Teatinos, Santo Domingo, San Martin, San Ignacio i Eyzaguirre para salir de la ciudad por la calle de Santa Rosa, pueda hacer al ferrocarril urbano una competencia tan ruinosa que le quite el 50 por ciento de sus pasajeros, sobre todo viniendo por barrios de poco movimiento, comparados con los que recorre el ferrocarril urbano del Matadero.

Creo, pues, mui aventurado este presupuesto. I va a ver la Cámara cuál es el resultado. Bajo este supuesto, se calcula una entrada bruta de 36,000 pesos en la parte urbana; en la parte rural parece que será lo mismo, porque figura con una entrada de 32,000 pesos; i por último, aparece una clase especial de carros para equipajes cuyo rendimiento se calcula que alcanzará a enterar con las anteriores una entrada de 72,000 pesos.

En el presupuesto posterior de octubre de 1893, se toma como término de comparacion la línea del ferrocarril urbano que se conoce con el nombre de Duarte. El movimiento en esta línea es, segun los datos del mismo solicitante, de 1,600,000 pasajeros, siendo de 2.000,000 en la línea del Matadero.

Era de suponer que cuando se tomaba por base un tráfico menor, el cálculo seria menor tambien; i entre tanto, resulta que pasa del doble, porque, tomando por base la línea de Duarte, el ferrocarril eléctrico tendrá una entrada de 97,000 pesos líquidos. No sé, a la verdad, cómo se esplica este resultado; en mi concepto, al ménos, no tiene esplicacion.

Entrando al estudio de los gastos de esplotacion del ferrocarril, se establece un cuadro comparativo, segun el cual, coexistiendo 30 carros del ferrocarril urbano i 15 del eléctrico, resulta una economía a favor de éstos de 49,000 pesos. A juicio del injeniero, el mismo servicio que hacen aquellos 30 carros pueden hacerlo estos 15.

Yo he querido suponer que tanto los 30 carros urbanos como los 15 carros eléctricos recorrieran, en un tiempo dado, el mismo número de kilómetros. Para ello era necesario suponer, ademas, que la velocidad de los últimos fuera doble de la de los primeros. Pero estudiando los antecedentes, he visto que la velocidad de los carros eléctricos será de 10 a 12 kilómetros por hora, la misma, por consiguiente, que tienen los carros urbanos. I no podia ser de otra manera, porque la alcaldía no podia permitir que circularan por la ciudad vehículos con una velocidad mayor que la que toleran los reglamentos de policía.

Me parece, pues, que no se pueden aceptar los cálculos en que la empresa se basa, i mucho ménos son aceptables si se agrega que estos carros eléctricos van a caminar por una sola vía, lo que los obligará a demorarse mas aun en recorrer todo el trayecto.

Otra circunstancia: el número de carros con que va a contar esta empresa para las partes urbana i rural, es solamente de dieziocho, i estos dieziocho carros van a tener que hacer competencia a un número mucho mayor de los carros urbanos de Santiago que corren en la misma direccion.

Calculando las entradas probables de estos carros, por los pasajeros, i tomando como base de cómputo el número de pasajeros que lleva cada carro por la línea de Duarte, llegaremos a un resultado igual a 4.394,000. ¿I esta línea eléctrica irá a tener 4.400,000 pasajeros por año? Me basta esta sola consideracion para creer que la base tomada para calcular las entradas de esta empresa es errónea. I si hubiera de manifestar netamente cuál es el concepto que tengo del conjunto de este negocio, diré que me parece malo, i que si aprobamos la garantía, lo único que habremos avanzado es gravar al Fisco con el pago de 15,000 pesos al año, durante veinticinco.

Esta es la impresion que me ha dejado este negocio, estudiado un tanto a la lijera.

Me voi a permitir una observacion mas que estimo de mayor gravedad todavía, cual es la forma en que se pretende acordar la garantía.

La base de esta garantía es la fianza otorgada por personas abonadas que se presentan al Fisco en calidad de contra-fiadores.

Los bonos tienen un plazo determinado para su pago, i ¿podria el Fisco hacer efectiva la responsabilidad pecuniaria de una persona determinada, en el plazo de veinticinco años? Aunque esa persona fuera jurídica, ¿seria posible hacer efectiva su responsabilidad en cualquier momento en tan largo trascurso de tiempo? Esta consideracion es mui grave, señor, i no me parece posible que se siente como precedente una anomalía semejante. Yo no creo que el Congreso esté dispuesto a aceptar esta forma de contra-garantía.

Por otra parte, tratándose de una persona determinada, si de aquí a veinticinco años, como puede suceder, esa persona ha muerto, ¿cargarán con la responsabilidad de la contra-fianza los herederos?

Si el contra-fiador es una persona jurídica, de aquí a veinticinco años es tambien casi seguro que se disuelve la Sociedad, i ¿cómo podria impedir el Fisco que se liquidara? No podria hacerlo, señor; i repartidos los herederos, en el primer caso de fianza, i liquidada la Sociedad en el segundo, el contra-fiador desapareceria, quedando con eso burlados los derechos del Fisco.

Con estas observaciones creo haber cumplido con mi deber i esplicado los motivos que tengo para votar en contra de la garantía.

El señor EDWARDS (don Eduardo).—Me parece, señor Presidente, que no es posible aceptar la concesion de la garantía, porque en el caso actual lo que ello significa es otorgar al solicitante una seguridad de la utilidad de su negocio, en caso favorable, i en caso desfavorable que el peticionario cargue con una tercera parte de las pérdidas i el Gobierno con las otras dos terceras partes.

Se dice que el solicitante ofrece contragarantir esta garantía con la utilidad que produzca la venta de la fuerza eléctrica en caso que llegara a establecerse; pero esta es una oferta meramente ilusoria, por cuanto con el capital que se va a emplear para la construccion de este ferrocarril no será posible hacer las instalaciones necesarias para producir la fuerza eléctrica.

Para llevar a cabo ese otro negocio se necesitará de nuevos capitales, i es evidente que nadie estaria dispuesto a invertir ni un centavo en un negocio cuya utilidad debia dedicarse a pagar las pérdidas que deje este ferrocarril.

Ademas, debe tenerse presente que nunca se ha concedido una garantía de siete por ciento como se solicita aquí, durante un período de veinticinco años, puesto que los bonos se garantizan con un cinco por ciento de interes i un dos por ciento de amortizacion. En el caso que se ha usado de mayor largueza, en el Ferrocarril Trasandino, solo se concedió una garantía de cuatro por ciento anual durante veinte años, de modo que la de que hoi se trata me parece excesiva.

La garantía tiene, ademas, otro inconveniente.

Se va a construir un ferrocarril paralelo a otro ya existente, i siendo que éste no deja utilidad, es natural que el que está en proyecto tampoco la deje.

El ferrocarril de Pirque fué construido por particulares i sin garantía. No les deja utilidad a sus dueños, los que se encuentran mui satisfechos porque no les deja pérdidas, pues la utilidad la estiman en el mayor valor que han adquirido sus propiedades con la construccion de ese ferrocarril, i en la facilidad para trasportar sus productos, lo que representa para ellos una garantía indirecta.

El ferrocarril de que hoi se trata dejaria colocados a los dueños de propiedades por donde pasara, en las mismas condiciones en que lo están los del ferrocarril de Pirque, i todavía se quiere que el Gobierno cargue con la fuerte garantía del veinte por ciento al año durante veinticinco años.

La garantía, en estas condiciones, me parece que es inaceptable, por cuyo motivo le negaré mi voto.

El señor HERBOSO.—Veo que este asunto presenta dos faces distintas: la primera es la garantía que se solicita del Estado para construir un tranvía eléctrico que úna a Santiago con San Bernardo, pasando por propiedades particulares, i que recorra una seccion que no tiene ferrocarril. Bajo este punto de vista es indudable que todos estemos de acuerdo en que la garantía no debe otorgarse. Pero hai otro punto distinto, cual es la trasmision de la fuerza eléctrica para emplearla como fuerza motriz en los talleres de Santiago.

¿Debe o no el Estado dar garantía para que se lleve a efecto una obra de esta naturaleza, que es de conveniencia pública? Esto me parece que es un asunto mui claro.

El señor DELANO (don Eduardo).—El concesionario no se compromete a nada.

El señor MAC-IVER (Ministro del Interior).—La Empresa no se compromete a traer la fuerza motriz a Santiago; en el proyecto se dice que eso se hará si es posible.

El señor HERBOSO.—Voi a ocuparme de eso, señor Diputado.

Si se dijera en el proyecto que los peticionarios se comprometen a traer la fuerza motriz a Santiago, yo seria partidario de la garantía, pero si se tratara de que la fuerza motriz fuera únicamente para el servicio del ferrocarril, la cosa cambiaria. Pero yo parto de la base de que pueda beneficiarse el Fisco, obligando a los peticionarios a que traigan a Santiago seiscientos caballos de fuerza para que el Estado los aprovechara donde fueran necesarios, como la Casa de Moneda, la Escuela de Artes, etc., etc.

Hoi dia el Estado en esos establecimientos gasta mas o ménos cuarenta mil pesos al año en carbon, i si se le proporcionasen esos seiscientos caballos de fuerza motriz, el ahorro seria considerable.

Ademas, señor, sé que el peticionario estaria dispuesto a aceptar esta obligacion.

El señor VIAL UGARTE.—Para seiscientos caballos de fuerza eléctrica motriz, el Estado puede tomarlos en Santiago, a corta distancia i en distintos puntos, sin que para ello tenga que dar una garantía por 70,000 libras.

El señor HERBOSO.—Comprendo que eso i mucho mas se puede hacer, pero la verdad del caso es que hasta hoi nadie lo ha hecho, i desde que un industrial propone traer esa fuerza, debemos darle facilidades para que la traiga.

Por estas razones, i para obligar al peticionario a que traiga seiscientos caballos de fuerza a Santiago, pido que se agregue al artículo en debate el siguiente inciso:

«Se compromete el concesionario a suministrar al Estado seiscientos caballos de fuerza eléctrica, efectivos, para el uso de los establecimientos fiscales, sin mas gravámen para el Fisco durante todo el tiempo que dure la garantía sobre el ferrocarril, que 10,000 libras esterlinas que pagará el Fisco una sola vez al concesionario.

»La emision de bonos no se hará sino despues de tres meses de entregado al tráfico público el ferrocarril i de entregar al Estado en el Matadero de Santiago los seiscientos caballos de fuerza efectiva.»

El señor IBAÑEZ.—Desearia saber si la indicacion del señor Diputado por Maipo deja subsistente la garantía de 70,000 libras que consulta el proyecto.

El señor HERBOSO.—Sí, señor.

El señor IBAÑEZ.—De modo que se trata de darle al solicitante 10.000 libras mas.

El señor HERBOSO.—Para que proporcione al Fisco seiscientos caballos de fuerza, con los que se reemplazará el carbon en muchos establecimientos públicos.

El señor IBAÑEZ.—La indicacion propuesta por el señor Diputado viene a agravar mas los inconvenientes que hai para conceder la garantía.

Considero que en el proyecto en debate no hai envuelto ningun asunto de interes público, i és costumbre en todos los parlamentos del mundo el conceder estas garantías únicamente a aquellos ferrocarriles que obedecen a un interes jeneral, pero este ferrocarril es solo de interes particular.

Va a atravesar una parte urbana i otra rural. La primera está ya servida por la empresa del ferrocarril urbano, i la segunda por dos ferrocarriles, uno del Estado i el otro particular, distando apénas legua i media, mas o ménos, uno de otro. Por consiguiente, ademas de ser este ferrocarril solo de interes particular, no me parece que en la práctica pueda producir buenos resultados.

El único objeto práctico que se divisa a este ferrocarril es el de darle un valor especial a las propiedades por donde va a pasar, i como considero que el Congreso no tiene por qué hacer regalos ni favores a nadie con los dineros del Estado, me parece que tan-

te la garantía consultada en el proyecto como la indicacion formulada por el honorable Diputado de Maipo son inaceptables.

No se trata, pues, de un ferrocarril nacional o de verdadero interes público, sino de puro interes particular o local; puesto que en la parte urbana aquellos intereses están servidos por dos líneas i en la parte rural por las del Estado.

Entónces ¿qué interes público viene a servir este ferrocarril eléctrico?

La verdad es, honorable Presidente, que el ferrocarril que se trata de construir es insostenible; i no podria de modo alguno justificarse la garantía que se solicita. I ello es tan cierto, que para halagar a la Cámara, se la ha querido satisfacer con la conduccion de fuerza motriz a Santiago, i este es tambien el argumento único que han podido alegar en favor de la garantía los Diputados que la sostienen.

Se trata de trasmitir a Santiago, por medio de la electricidad, la fuerza motriz para estimular el desarrollo de la industria i el progreso; i esto es digno de aplauso i de nuestra proteccion, se ha dicho por todos los amparadores de este proyecto.

Verdaderamente, en este sentido la concesion tendria interes público. Pero si esto se quiere, debe imponerse como obligacion para el concesionario la trasmision de la fuerza motriz. De lo contrario, mejor es esperar que se organice alguna sociedad con este objeto.

Se dice que el concesionario trasmitirá a Santiago una fuerza motriz de tantos caballos; pero esto es solo un proyecto, un deseo, una promesa.

Esta misma opinion tengo de la agregacion propuesta por el honorable Diputado por Maipo; porque estas diez mil libras que se darian al concesionario por los seiscientos caballos de fuerza, serian un nuevo favor que vendria a aumentar lo absurdo de la garantía; i prueba ademas que, a pesar de la garantía, para que sea un hecho la trasmision de la fuerza motriz, el concesionario necesita de una prima mas.

Mejor que ningun otro argumento prueba esto lo irrealizable del proyecto para el cual se solicita una garantía.

El señor BESA (vice-Presidente).—Entiendo que el honorable Diputado por Maipo ha insinuado la idea de modificar su indicacion.

El señor HERBOSO.—Creo, señor Presidente, que el honorable Diputado que deja la palabra no ha comprendido el alcance de mi indicacion. Ella no deja a voluntad del concesionario el traer o no la fuerza motriz, sino que es condicion para otorgar la garantía i la prima de diez mil libras, el que se traiga a Santiago la fuerza motriz. Si el concesionario no cumple, o no se sujeta a esta condicion, nada ha perdido el Estado.

El señor IBAÑEZ.—Pero no sabemos si el concesionario aceptará esta condicion.

El señor HERBOSO.—Antes de formular mi indicacion, me he pusto al habla con el concesionario, i éste acepta la condicion. Por esto me he permitido formular mi indicacion.

El señor BASCUÑAN SANTA MARIA.—He pedido la palabra, señor Presidente, con el solo objeto de fundar mi voto, que será favorable a la garantía que se solicita para construir un tranvía eléctrico desde los bajos de Mena al Mercado Central de Santiago i a San Bernardo.

Lo haré en pocas palabras, pues no deseo prolongar este debate.

He estudiado, señor Presidente, el informe que el injeniero en jefe de la Seccion de Ferrocarriles de la Direccion de Obras Públicas ha emitido en la consulta que la honorable Comision de Gobierno i Relaciones Esteriores le hiciere i veo que ese injeniero, que es mui competente en el ramo, despues de estudiar planos i presupuestos, gastos i entradas probables del tranvía, manifiesta que ni los unos ni los otros, estiman equitativos los precios en él anotados.

Segun ese informe, el presupuesto de la línea en proyecto asciende a 845,732 pesos de 16 peniques o sea en libras esterlinas 56,382. Los gastos de esplotacion alcanzan a 129,700 i las entradas del tranvia eléctrico a 227,450 pesos, de los cuales 57,833 corresponde a la parte rural, quedando, por consiguiente, una utilidad líquida de 97,734 pesos, lo que equivale a un 10.85 por ciento sobre las 60,000 libras de 16 peniques que el solicitante pedia se garantizasen.

El aumento que ahora se nota de 60,000, que es el costo presupuesto para los 31,500 metros de línea i su material e instalaciones eléctricas a 70,000 libras que ahora se solicitan, es debido a que ha sido necesario consultar, despues de hechos los planos, presupuestos, algunos trabajos indispensables a la completa seguridad del negocio.

Éste aumento hace que el interes disminuya de 10.85 por ciento a 9.77 por ciento si se toma en cuenta que las 70,000 libras a 16 peniques importan mas o ménos un millon de pesos.

Estoi tambien de acuerdo con el injeniero de la Seccion de Ferrocarriles en que el presupuesto presentado para llevar a cabo esta empresa es moderado, i este convencimiento lo he adquirido despues de estudiar los antecedentes.

Basta, señor Presidente, considerar el informe de una oficina técnica, como es la Direccion de Obras Públicas, i las utilidades bien calculadas del tranvia eléctrico, cuya garantía se solicita, para comprender que en ningun caso el Estado tendrá que hacer sacrificios como consecuencia de la suma que garantiza; i siendo así debemos contribuir a que vengan capitales estranjeros a implantar una obra de manifiesta utilidad i no poner obstáculos a que se implanten por vez primera en este pais la traccion eléctrica, sistema de traccion que presenta ventajas especiales que no puede proporcionar ningun otro sistema de traccion.

Se implantaria en Santiago i se desarrollaria en toda la República, pues este sistema reduce el costo de esplotacion e instalacion de los tranvias.

Será el primer paso para conseguir el aprovechamiento de la fuerza de las vias i llevar esa fuerza al centro mismo de las ciudades. En este sentido, considero este proyecto de interes nacional, pues es necesario no olvidar que en las ciudades poco surjen las industrias por el excesivo costo de las instalaciones de vapor, i está probado que el trasporte de fuerza por medio de la electricidad, da inmensas econo-

mías i reduce a un mínimum los gastos de esas instalaciones.

Sin entrar en mayores consideraciones, daré mi voto a la garantía que se solicita. Creo que esta garantía está bastante resguardada con los artículos 4.°, 5.°, 6.°, 7.° i 8.° del proyecto de lei sometido a la deliberacion de la Cámara por la Comision de Gobierno i Relaciones Esteriores, i esto mismo me hace comprender que los interesados, que son buenos chilenos, con un patriotismo que les hace honor, se preocupan de nuestro progreso industrial i en consecuencia del engrandecimiento de este pais.

En estas condiciones no puedo desde mi asiento de Diputado poner obstáculos a la realizacion de tan nobles propósitos; i estimo que pensando así pienso como la jeneralidad e interpreto la voluntad de mi pais.

El señor CORBALAN MELGAREJO.—Despues de lo dicho anteriormente poco tendria que agregar en defensa del proyecto en debate, si en esta sesion no se hubiera hecho especial hincapié en sostener que este ferrocarril eléctrico es una empresa de interes meramente particular. A la autoridad de los honorables Diputados que afirman esto último, por mi parte opongo la opinion no ménos autorizada del Gobierno, manifestada en el decreto de 30 de octubre del presente año, firmado por el señor Ministro de Obras Públicas, que concede al señor Ossa el uso del agua del rio Maipo i que dice testualmente «que don Santiago Ossa, concesionario de la Municipalidad de Santiago i de la Victoria para establecer una línea de tranvías eléctricos en el camino de Santa Rosa, necesita utilizar como fuerza motriz las aguas del rio Maipo para llevar a cabo esta obra, que es de *utilidad pública.*»

Si un tranvía que beneficia a todos los habitantes de una ciudad no es una obra de utilidad pública, no habria ninguna, con escepcion de los ferrocarriles del Estado, que atraviesan casi todo el territorio de la República, que merecieran o tuvieran este carácter. Si se cree que un ferrocarril, por ser provincial o local, carece de interes público, en el mismo caso se hallarian el teléfono i el telégrafo, que prestan inmensos servicios a la comunidad.

I así llegaríamos a la consecuencia de que ninguna empresa industrial seria digna de la proteccion del Estado.

Para combatir el proyecto en debate se ha sostenido que la empresa del tranvía eléctrico seria un negocio ruinoso. Ya mi distinguido amigo el señor Bascuñan ha probado todo lo contrario, comentando con autoridad i competencia especiales en esta materia, el informe técnico de la Direccion de Obras Públicas. Ademas, los mismos interesados, los injenieros señores Vergara Montt i Alamos Cuadra han estudiado concienzudamente este asunto.

De modo, pues, que estas opiniones ilustradas tienen mayor fuerza i autoridad que la de los que sostienen que esta es una empresa descabellada i meramente particular.

Por otra parte, para desautorizar estas apreciaciones bastaria la simple consideracion de que el tranvía eléctrico es un adelanto universal, i que en Europa i Estados Unidos ya no hai tranvías que no sean movidos por este nuevo sistema de traccion. Hoi dia, entre el tranvía eléctrico i el arrastrado por caballos hai la misma distancia que entre la vía de acero moderna i el camino carretero de treinta años atras.

En consecuencia, la concesion de este ferrocarril i su garantía es un asunto de evidente interes público e industrial, no solo para la ciudad de Santiago, sino para el pais en jeneral, i merece, por tanto, la aprobacion de la Cámara.

Ahora, si la Honorable Cámara no concediera una garantía tan justa i equitativa, que no impone al Estado sacrificio alguno, puesto que la garantía solo se hará efectiva cuando el ferrocarril esté entregado al tráfico público, resultará que no habrá empresario que tenga la buena voluntad de acometer el primero esta empresa, que necesita del capital estranjero.

No sucedió lo mismo cuando se trató de introducir entre nosotros la locomocion a vapor, que ya se conocia en todas partes. Hubo entónces en Valparaiso un inglés de buena voluntad que pidió garantía al Estado para el establecimiento del ferrocarril a vapor, i no hubo nadie que hiciese oposicion a tan benéfica obra. El atrevido empresario mereció en Valparaiso una estatua por haber llevado a cabo esa magna obra.

Espero que despues de estas consideraciones i de las hechas por mis demas colegas que defienden el proyecto, en esta i en las demas sesiones anteriores, no habrá inconveniente por parte de la Cámara para aprobar este artículo, con tanta mayor razon cuanto que contribuirá a realizar el aprovechamiento de la fuerza motriz en la industria, sobre todo con la modificacion introducida por el señor Herboso. Es indudable que de buenas a primera no aprovecharán las industrias la fuerza motriz, pero ello vendrá con el tiempo.

Por estas razones daré mi voto al artículo, como se lo daré a cualquiera que se encuentre en igualdad de condiciones, es decir, contribuya al engrandecimiento de la industria nacional.

El señor MAC-IVER (don David).—Las palabras que acaba de pronunciar el honorable Diputado por Copiapó me obligan a fundar mi voto.

Ha tratado Su Señoría de hacer aparecer como enemigos de todo progreso a los que se oponen a esta garantía, i ha llegado a comparar la obra que se trata de realizar con la que llevó a cabo Wellright: la introduccion de la navegacion a vapor. Aunque no necesito desvanecer impresion alguna, pues creo que no la ha habido con el discurso de Su Señoría, debo, sin embargo, fundar mi voto.

Para esto no necesito sino atenerme al artículo en debate, sin dejarme llevar de las conversaciones que tienen lugar dentro o fuera de la Cámara, acerca de este proyecto.

Lo que se solicita es una garantía de un setenta i cinco por ciento sobre la suma de setenta mil libras esterlinas para la construccion de un ferrocarril eléctrico de la ciudad de Santiago a los Bajos de Mena.

No encuentro en esta obra nada de interes jeneral; puede, sí, haber interes local, como lo dice en su informe el Director de Obras Públicas. En efecto, en nada interesa a la Nacion que se construya el ferrocarril en proyecto, pues él no viene a fomentar la produccion desde el momento que el servicio que prestaria este tranvía lo prestan en la actualidad dos ferrocarriles.

Ademas, sin entrar a considerar las maravillas de la electricidad, para saber si debemos o no votar el proyecto, me basta solo preguntar si el tranvía eléctrico trasportará con mas economía que los actuales ferrocarriles los artículos de produccion i consumo. Mucho lo dudo.

Ahora, ¿podemos asegurar que funcionará despues de construido, de una manera permanente i continuada? Me permito dudarlo i tengo para ello antecedentes.

No es ésta la primera vez que se hacen en Chile instalaciones eléctricas; se han hecho ya en Tarapacá. I bien, ¿que resultado han producido? Solo han funcionado uno o dos meses por falta de personal competente i otras causas.

Es indudable que, técnicamente hablando, son mejores los sistemas mas perfeccionados i que siguen los adelantos de las ciencias. Así ¿quién niega, por ejemplo, la ventaja del sistema de perforacion mecánica de las rocas en las minas, que es mas económico que cualquiera otro? Nadie; i en Estados Unidos no hai mina que no se trabaje por este medio. Sin embargo, ¿por qué no se hace otro tanto en Chile? No por falta de capitales sino porque el procedimiento no ha producido buenos resultados, por cuanto carecemos de los elementos necesarios.

Por esto tengo la conciencia de que el ferrocarril electrico hará fiasco entre nosotros, i que el Estado tendrá entónces que cargar con las consecuencias.....

Cumpliendo, pues, con mi deber de Diputado, me veo en la obligacion de negar mi voto a la garantía que se solicita, aunque trataré de favorecer a la industria nacional siempre que ésta sea útil i haya en ello conveniencia.

El señor ALFONSO.—Se ha puesto en duda que este ferrocarril pueda ser negocio. Yo, aunque no soi competente para pronunciarme sobre el particular, creo, sin embargo, que el interes personal, que es mui santo, no se arriesga aventuradamente; i esto solo me induce a creer que debe de haber negocio en la realizacion de la obra proyectada. En materia de negocios, creo mas al interes personal que a los discursos.

Discurriendo, pues, en la hipótesis de que la obra producirá interes, creo que hai en ella evidente conveniencia, como la hai en las mayores facilidades de trasporte. I esta ventaja local que va a arraigarse en el centro de la República, en el cerebro i el corazon de Chile, en nuestra ciudad de Santiago, si resulta procedente i eficaz en otros pueblos, tendrá una ventaja de carácter trascendental. Esto me inclina a darle mi voto al artículo en discusion.

Se me ocurre aun otra observacion: si sujetamos este proyecto e impedimos el ferrocarril eléctrico, ninguna ventaja obtendremos; si no lo sujetamos i le damos nuestros votos, es posible que tengamos el ferrocarril, i todas sus ventajas, esponiéndonos solo a un perjuicio pecuniario, a que es lícito esponerse en estos casos.

Votando, pues, esta garantía asegurada con muchas contra-fianzas, si de esta manera me es lícito espresarme, puede que tengamos progreso material i efectivo: este queda i los discursos se van.

El señor BESA (vice-Presidente).—¿Algun señor Diputado desea usar de la palabra?

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votacion.

El señor CORBALAN MELGAREJO.—¿Se va a votar primero la agregacion que se ha hecho al artículo?

El señor BESA (vice-Presidente).—Primero el artículo en la forma propuesta por la Comision.

El señor HERBOSO.—Es mas comprensivo el artículo con la agregacion: yo votaria el artículo en esa forma i no sin la agregacion.

El señor MONTT.—Mejor seria que se votara el artículo de la Comision conjuntamente con la indicacion del señor Herboso; pues Su Señoría ha manifestado que no está dispuesto a votar el artículo de la Comision; pero sí votará conjuntamente con la agregacion. Si no se aprobara en esta forma, entónces se votaria el artículo de la Comision.

El señor VIAL UGARTE.—Votando conjuntamente, resultaria que podria quedar aprobada la garantía de las setenta mil libras i ademas la prima de diez mil.

El señor MONTT.—El que no acepte ni una ni otra votará en contra del artículo.

El señor GAZITUA.—No puede votarse la indicacion del honorable Diputado por Maipo separadamente, puesto que ella es para que se agregue al artículo 3.° Por esto creo mas correcta la forma propuesta por el honorable Diputado por Petorca.

El señor BESA (vice-Presidente).—Se votará el artículo con la agregacion propuesta por el honorable señor Herboso.

El señor ALFONSO.—Si hubiera asentimiento unánime yo haria una pregunta. ¿Estas diez mil libras esterlinas cuándo se pagarán? ¿Despues de tres meses de entregados los seiscientos caballos de fuerza?

El señor OCHAGAVIA.—¿I si se entregan i a los dos o tres dias no existe?

El señor HERBOSO.—Fracasaria la negociacion.

El señor GAZITUA.—Pido votacion nominal; porque la indicacion del honorable Diputado por Maipo es socialista i yo combatiré siempre todo lo que sea socialista.

El señor BESA (vice-Presidente).—En votacion el artículo 3.° con la agregacion propuesta por el honorable señor Herboso.

El señor ALFONSO *(al pedírsele su voto)*.—Me abstengo de votar; porque no me he formado conciencia de la indicacion del honorable Diputado por Maipo.

El señor SECRETARIO.—El resultado de la votacion es: 10 votos por la afirmativa i 21 por la negativa.

Se abstuvieron de votar cuatro señores Diputados.

Votaron por la afirmativa los señores:

Barros, Octavio	Herboso, Francisco J.
Bascuñan, Ascanio	Lazcano, Agustin
Corbalan Melgarejo, Ramon	Matte P., Ricardo
Errázuriz E., Rafael	Meeks, Roberto
Errázuriz, Javier	Salinas, Manuel

Votaron por la negativa los señores:

Besa, Cárlos	Díaz Besoain, Joaquin
Campo, Máximo (del)	Edwards, Eduardo
Cruzat, Ricardo	Edwards, Guillermo
Délano, Eduardo	Fisher, Enrique

Gazitúa B., Abraham	Pleiteado Francisco de P.
González E., Nicolas	Robinet, Cárlos T.
Ibáñez, Maximiliano	Vázquez, Erasmo
Lamas, Alvaro	Vial Ugarte, Daniel
Mac-Iver, David	Walker Martínez, Joaquin
Montt, Pedro	Yáñez, Eliodoro
Ochagavía, Silvestre	

Se abstuvieron de votar los señores:

Alfonso, Paulino	Prieto Hurtado, Joaquin
Herquíñigo, Aníbal	Sanfuentes, Vicente 2.°

Se puso en votacion el artículo 3.° i fué desechado por 24 votos contra 9, absteniéndose de votar un señor Diputado.

Votaron por la afirmativa los señores:

Alfonso, Paulino	Errázuriz, Javier
Barros, Octavio	Matte Pérez, Ricardo
Bascuñan, Ascanio	Salinas, Manuel
Corbalán Melgarejo, Ramon	Walker Martínez, Joaquin
Errázuriz E., Rafael	

Votaron por la negativa los señores:

Besa, Cárlos	Lamas, Alvaro
Campo, Máximo (del)	Lazcano, Agustin
Cruzat, Ricardo	Mac-Iver, David
Délano, Eduardo	Meeks, Roberto
Díaz B., Joaquin	Montt, Pedro
Edwards, Eduardo	Ochagavía, Silvestre
Edwards, Guillermo	Pleiteado, Francisco de P.
Gazitúa B , Abraham	Robinet, Cárlos T.
González E., Nicolas	Sanfuentes, Vicente 2.°
Herboso, Francisco J.	Vázquez, Erasmo
Herquíñigo, Aníbal	Vial Ugarte, Daniel
Ibáñez, Maximiliano	Yáñez, Eliodoro

Se abstuvo de votar el señor Prieto Hurtado.

El señor BESA (vice-Presidente).—Habiendo sido rechazado el artículo del proyecto, no hai para qué votar la indicacion del honorable Diputado por Ancud.

Entraremos en la segunda discusion del artículo 4.°

El señor IBAÑEZ.—Es inútil continuar la discusion del proyecto, habiendo sido desechado el artículo 3.° que es su parte esencial.

El señor BESA (vice-Presidente).—Yo me encuentro en la obligacion, señor Diputado, de poner en discusion los artículos que quedan.

El señor GAZITUA.—Debo llamar la atencion de la Cámara a que en el proyecto en debate hai dos ideas distintas: es la una la concesion para construir un ferrocarril, i la otra la concesion de una garantía. Yo, que he tenido el honor de atacar resueltamente la garantía, defenderé de la misma manera la concesion de permiso para construir el ferrocarril.

No he sostenido que la trasmision de la fuerza por medio de la electricidad no sea ya un hecho; por el contrario, he citado el caso de la trasmision de la fuerza desde la aldea de Hoffen en Suiza hasta la Esposicion de Frankfort en Alemania, a 175 quilómetros de distancia, sin pérdida de mas de un 25 por ciento.

Yo sostengo que, habiendo en el pais circulacion metálica, se puede realizar una empresa análoga con grandes utilidades i sin necesidad de la garantía del Estado.

En cuanto al ferrocarril eléctrico, él tendrá que costearse con los pasajeros de los lugares que ha de atravesar. En este sentido, hai una obra útil que facilitar, por cuanto el ferrocarril propuesto va a convertir en parte urbana una buena estension de terrenos rurales. La Cámara debe acceder a esta concesion como a todas las que tienen por objeto un beneficio público i no un gravámen para la Nacion.

Termino, señor Presidente, haciendo indicacion para que se den por desechados los artículos 4.°, 5.°, 6.° i 7.° que tratan de la contra-garantía, puesto que, rechazada la idea de conceder la garantía, ellos no tienen ya razon de ser, para continuar la discusion en el artículo 8.° que trata solamente del ferrocarril.

El señor BESA (vice-Presidente).—En discusion la indicacion que ha formulado el honorable Diputado por Ancud, conjuntamente con el artículo 4.° del proyecto.

El señor ROBINET.—Me permitiria formular indicacion, señor Presidente, para que se prolongara la sesion hasta terminar la discusion de este negocio.

VARIOS SEÑORES DIPUTADOS.—Nó, señor; nó.

El señor BESA (vice-Presidente).—Hai oposicion a la indicacion del honorable Diputado de Copiapó, i para ella se requiere la unanimidad.

El señor ALFONSO.—Yo estoi de acuerdo con el honorable Diputado por Ancud en que debemos continuar la discusion de este proyecto en la parte que no se refiere a la garantía, pero, pregunto ¿de qué serviria el que llegásemos a aprobar un proyecto en ese sentido, si al concesionario no le conviniera realizar la obra sin garantía? Mejor será que, ya que faltan pocos minutos para la hora, se levantara la sesion, para que de aquí al próximo sábado pudiera manifestar el solicitante si insiste o no en su proyecto de ferrocarril, despues de rechazada la garantía.

El señor WALKER MARTINEZ.—No estamos discutiendo la solicitud de un interesado particular, señor Diputado, sino un proyecto de la Comision de Gobierno sobre el cual debe pronunciarse la Cámara, sin que le importe si el empresario ha de realizar o no la obra. El sabrá lo que mas le convenga.

El señor ALFONSO.—Pero como la Honorable Comision de Gobierno no es quien ha de realizar la obra, es necesario conocer la voluntad del empresario, para continuar o no la discusion.

El señor WALKER MARTINEZ.—Yo acepto la indicacion del señor Gazitúa para que se prescinda de los artículos congruentes con la garantía, i se siga la discusion de los que contienen la concesion del permiso liso i llano para construir el ferrocarril.

El señor BESA (vice-Presidente).—Si a la Cámara le parece, podemos dar por aprobada la indicacion del señor Gazitúa para desechar los artículos que se refieren a la contra-garantía i pasen desde luego a la discusion del artículo 8.°

El señor IBAÑEZ.—Quiero esplicar, señor Presidente, el alcance de la insinuacion que he hecho de que era inútil continuar la discusion del proyecto una vez rechazado el artículo que consultaba la garantía. Yo no he querido con esto oponerme a que se discutan los artículos que quedan, ni a lo que ellos contienen; hacia solo la observacion, porque creia que el empresario no insistia en la idea de construir el ferrocarril, desde el momento en que no se le acordaba la garantía. Pero si se cree que el empresa-

rio ha de insistir en su proyecto, yo no tengo inconveniente para que continúe la discusion.

El señor CORBALAN MELGAREJO.—El empresario sabrá si insiste o no en su proyecto; no nos toca a nosotros averiguarlo.

El señor BESA (vice-Presidente).—Si no hai oposicion, daremos por aprobada la indicacion del honorable Diputado por Ancud i pasaremos a la discusion del artículo 8.°

Aprobada la indicacion.

En discusion el artículo 8.° del proyecto de la Comision.

El señor SECRETARIO.—Es el siguiente:

«Art. 8.° Queda obligado el concesionario a vender al Estado la línea, su material i sus instalaciones, a justa tasacion de peritos, previo un aviso dado con un año de anticipacion.»

El señor GAZITUA.—Yo habia formulado indicacion para que, en caso de aprobarse la garantía, se impusiera al empresario la obligacion de vender el ferrocarril al Estado despues de trascurrido treinta años en su esplotacion.

El señor BESA (vice-Presidente).—En discusion la indicacion del señor Diputado conjuntamente con el artículo del proyecto.

El señor GAZITUA.—Habia formulado la indicacion para el caso de que se acordara la garantía; no habiéndose acordado ésta, no veo motivo para establecer una limitacion al derecho de propiedad particular. Pido, por consiguiente, que se rechace el artículo i retiro mi indicacion.

El señor BESA (vice-Presidente).—Si no hai oposicion, daremos por retirada la indicacion del honorable Diputado por Ancud.

Retirada.

El señor ALFONSO.—Como lo vé la Cámara, vamos entrando en el terreno de una discusion estéril, por no decir ridícula. ¿Cómo se pueden discutir artículos que contienen gravámenes para una empresa a la cual no se le hacen las concesiones que ella pide, que se reducen a la garantía?

El señor BESA (vice-Presidente).—Como ya es la hora, se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

M. E. CERDA,
Jefe de la Redaccion.