Sesion 24.ª estraordinaria en 4 de Enero de 1896

PRESIDENCIA DEL SEÑOR VIDELA

SUMARIO

Se lee i aprueba el acta de la sesion anterior.—Cuenta.—El señor Verdugo hace algunas observaciones sobre la conveniencia de poner al servicio del público los telégrafos de los ferrocarriles del Estado, en los casos de siniestro, i en jeneral para asuntos concernientes a la misma empresa.—Contesta el señor Fernández Albano (Ministro de Industria i Obras Públicas).—El mismo señor Ministro formula indicacion, que es aprobada, para que se discuta preferentemente un proyecto remitido por S. E. el Presidente de la República, i que autoriza la inversion de millon i medio de pesos, con cargo a los presupuestos para 1896, en proseguir las obras contratadas, de ferrocarriles en construccion.—El señor Benjifo (Ministro del Interior) propone que se destinen tres sesiones semanales, a lo ménos, en discutir los presupuestos.—Despues de diversas modificaciones, esta indicacion es aprobada en la forma que le da el señor Alfonso, i en virtud de la cual se discutirá el proyecto relativo a la compra de los ferrocarriles de Coquimbo los dias lúnes, mártes i miércoles, i los presupuestos se discutirán en las sesiones de los juéves, viérnes i sábados.—El señor Videla (Presidente) designa a los miembros de la Cámara que deben integrar la Comision mista llamada a informar sobre la tramitacion que debe darse a las notas del Tribunal de Cuentas, referentes a decretos supremos objetados.—Se pone en discusion, i es aprobado en jeneral i particular, sin debate i por asentimiento tácito, el proyecto relativo a los ferrocarriles en construccion.—Continúa la discusion jeneral del proyecto sobre compra de los ferrocarriles de Coquimbo.—Usan de la palabra los señores Alfonso, Ibáñez i Walker Martínez.—Cerrado el debate, se procede a votar i resultan 21 votos por la afirmativa, 2 por la negativa i una abstencion.—El señor Presidente observa que no hai quorum para proclamar aprobado el proyecto.—No habiendo número en la Sala, se levanta la sesion.

DOCUMENTOS

Mensaje de S. E. el Presidente de la República con el que remite tres oficios en que se hace presente que las municipalidades de Copiapó, Petorca i Talca carecen de los fondos necesarios para atender los servicios que les encomienda la lei, i solicitan se adopte alguna medida que ponga fin a esa situacion.

Id. del id. con el que acompaña un proyecto de lei que autoriza la inversion de millon i medio de pesos en atender a los gastos de las obras públicas contratadas, intertanto se aprueban los presupuestos.

Se leyó i fué aprobada el acta siguiente:

«Sesion 23.ª estraordinaria en 3 de enero de 1896.—Presidencia del señor Videla.—Se abrió a las 3 hs. 20 ms. P. M. i asistieron los señores:

Alfonso, Paulino	Mathieu, Beltran
Balmaceda, Rafael	Matte Pérez, Ricardo
Bannen, Pedro	Meeks, Roberto
Bañados Espinosa, Julio	Montt, Pedro
Bascuñan, Ascanio	Mundt, Santiago
Boizard, Cárlos	Ochagavía, Silvestre
Campino, Eduardo	Ortúzar, Daniel
Campo, Máximo (del)	Ossa, Macario
Concha S., Cárlos	Palacios, Cárlos A.
Corbalan Melgarejo, Ramon	Silva Cruz, Raimundo
Cruzat, Ricardo	Silva Vergara, José A.
Délano, Alfredo	Soto, Manuel Olegario
Délano, Eduardo	Subercaseaux, Julio
Díaz Besoain, Joaquin	Urrejola, Gonzalo
Edwards, Guillermo	Verdugo, Agustin
Errázuriz, Ladislao	Vergara, Luis A.
Ferrada, Manuel Francisco	Walker Martínez, Joaquin
González E., Nicolas	Yáñez, Eliodoro
Guarello, Anjel	
Hevia Riquelme, Anselmo	
Ibáñez, Maximiliano	
Irarrázaval, Cárlos	
Lámas, Alvaro	
Mac-Iver, David	

i los señores Ministros de Justicia e Instruccion Pública, de Hacienda, de Industria i Obras Públicas i el Secretario.

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

Se dió cuenta:

1.º De ocho oficios del Honorable Senado. Con los cuatro primeros devuelve aprobados, en los mismos términos en que lo hizo esta Cámara, los siguientes proyectos de lei:

El que concede por gracia al teniente-coronel don Cruz Daniel Ramírez la rehabilitacion que solicita para tramitar su espediente de invalidez;

El que delara que doña Carmela Hupdembanen, viuda del capitan de fragata don Manuel Antonio Riofrio, tiene derecho a la pension de montepío que le conceden las leyes como si su marido hubiera obtenido el permiso necesario para contraer matrimonio;

El que concede, por gracia, a doña Carolina i doña Virjinia Teresa Vivar el goce de la pension que se concedió por lei de 30 de setiembre de 1890 a su hermana doña María Vivar; i

El que declara que doña Elena Diset, viuda del subteniente don Antonia Díaz, tiene todos los derechos que le otorgan las leyes como si su marido hubiera obtenido el permiso necesario para contraer matrimonio.

Se mandaron comunicar a S. E. el Presidente de la República i archivar.

Con los dos siguientes devuelve aprobados con modificaciones los dos proyectos de lei acordados por esta Cámara:

Uno que tiene por objeto autorizar al Presidente de la República para reconocer en su empleo de sarjento-mayor a don Víctor W. Castro; i

El otro que concede pension a la viuda e hijas solteras del jeneral de division don Emilio Sotomayor.

En tabla.

En otro comunica que ha negado su aprobacion al proyecto de lei acordado por esta Cámara que concede, por gracia, a doña Leonor Pelanco, viuda de Mascayano, madre del teniente 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.

En tabla.

I en el último comunica que ha nombrado a los señores don Ramon Barros Luco, don Vicente Sanfuentes, don Joaquin Santa Cruz i don José Rafael Salas para que concurran, por parte del Senado, a formar la Comision mista que se ocupe en arreglar el procedimiento a que deba 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 la República de decretos representados como ilegales por dicho Tribunal.

2.° De un oficio del señor Ministro de Industria i Obras Públicas con el que remite copia del contrato celebrado entre don Macario Ossa i don Daniel Lobo para el arrendamiento de una casa.

En Secretaría a disposicion de los señores Diputados.

3.° Del presupuesto de la Municipalidad de Santa Bárbara.

4.° De una solicitud de doña Elvira, doña Clotilde i doña Edelmira Soffia en la que piden se les devuelva algunos antecedentes acompañados a una solicitud despachada favorablemente por esta Cámara.

Se mandó hacer la devolucion en la forma acostumbrada.

El señor Videla (Presidente) manifestó que en la próxima sesion propondria los miembros de la Cámara que han de formar parte de la Comision mista que informe acerca del procedimiento que debe adoptarse respecto de las representaciones del Tribunal de Cuentas con motivo de decretos estimados ilegales por dicho Tribunal.

El señor Prieto don Manuel A. pidió al Gobierno presentara un proyecto tendente a salvar las dificultades suscitadas en Taltal con motivo de no haberse podido cobrar la contribucion de haberes.

Usó de la palabra el señor Toro (Ministro de Justicia).

El señor Walker Martínez llamó la atencion de la Cámara al hecho de haber caducado el contrato sobre compra de los ferrocarriles de Coquimbo, no pudiendo, en consecuencia, continuarse en la discusion del respectivo proyecto.

Usaron de la palabra los señores Fernández Albano (Ministro de Industria i Obras Públicas), Bañados Espinosa, Concha, Hévia Riquelme i Alfonso.

El señor Concha modificó la indicacion que habia formulado en la sesion anterior sobre preferencia para el proyecto de reforma de la lei de imprenta en el sentido que se discuta dicho proyecto en seguida del que otorga permiso para construir un ferrocarril de Talca a Colbun.

Fué aprobada en esta forma por 23 votos contra 21.

El señor Palacios hizo indicacion para volver a Comision el proyecto sobre construccion libre de ferrocarriles.

Fué aprobada por 23 votos contra 17.

El señor Silva Cruz hizo indicacion para discutir en seguida del proyecto sobre compra de los ferrocarriles de Coquimbo el relativo a las inscripciones electorales. Fué aprobado por 28 votos contra 15.

El señor Ossa pidió se acordara tratar cuanto ántes de los antecedentes relativos al arrendamiento al Fisco de una casa de su propiedad.

Con las indicaciones aprobadas la tabla quedó formada como sigue:

1.° Proyecto de compra de los ferrocarriles de Coquimbo;

2.° Id. sobre inscripciones electorales;

3.° Discusion particular del proyecto sobre creacion de dos plazas de inspectores sanitarios;

4.° Discusion particular del proyecto que concede permiso para la construccion de un ferrocarril de Talca a Colbun;

5.° Proyecto de reforma de la lei de imprenta.

Entrando en la órden del dia se continuó en la discusion jeneral del proyecto sobre compra de los ferrocarriles de Coquimbo. Tomaron parte en el debate los señores Fernández Albano (Ministro de Industria i Obras Públicas), Walker Martínez, Pérez de Arce (Ministro de Hacienda) i Alfonso, quien quedó con la palabra.

Habiendo llegado la hora, se levantó la sesion.

Eran las 6 P. M.

Se dió cuenta:

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

«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

Para los fines a que haya lugar, tengo el honor de remitiros, adjuntos, tres oficios en que se hace presente que las municipalidades de Copiapó, Petorca i Talca carecen de los fondos necesarios para atender los servicios que les encomienda la lei, i solicitan se adopte alguna medida que ponga fin a esa situacion.

Santiago, 4 de enero de 1896.—JORJE MONTT.—*O. Renjifo.*»

«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

Con el objeto de atender, miéntras se dicta la lei de presupuestos, a los gastos que demandan las obras públicas, en ejecucion i las empresas fiscales que corren a cargo del Ministerio de Industria i Obras Públicas, se hace necesario pedir esta vez, como en el año anterior, la facultad necesaria para invertir fondos públicos en forma de anticipo al presupuesto, esto es, con cargo a las partidas correspondientes de la nueva lei.

Aparte de que el mes de enero es uno de los que mejor se prestan para la prosecucion de obras públicas, no seria posible interrumpir los servicios de los ferrocarriles del Estado, ni paralizar obras ya contratadas, sin daño público i sin que el Fisco incurriera en responsabilidades que apénas es necesario insinuar.

Me permito, pues, someter a vuestra consideracion, de acuerdo con el Consejo de Estado, el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.° Se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la cantidad de un millon quinientos mil pesos ($ 1.500,000), en la cancelacion de los estados de pago de obras contratadas i en el pago de jornales i adquisicion de materiales de carácter impostergable en los ferrocarriles en construccion i esplotacion.

La presente autorizacion caducará en la fecha en que se promulgue la lei de presupuestos para 1896.

Art. 2.° Los gastos que se efectúen con imputacion a esta lei disminuirán en igual suma las partidas correspondientes de la lei presupuestos para 1896.

Art. 3.° Dentro de los ocho dias siguientes a la promulgacion de la lei de presupuestos, la Direccion de Contabilidad solicitará de los respectivos Ministerios la imputacion al presupuesto que corresponda de los gastos que se hubieran hecho con arreglo a esta lei.

Santiago, 3 de enero de 1896.—JORJE MONTT.—*Elías Fernández A.*»

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—¿Algun señor Diputado desea hacer uso de la palabra?

El señor VERDUGO.—Pido la palabra.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—Puede usar de ella Su Señoría.

El señor VERDUGO.—Con motivo del último siniestro en Montenegro, una familia quiso comunicarse desde Valparaiso preguntando por uno de sus deudos. El telegrafista contestó que no tenia órden para mandar telegrama.

Esto que pasa tratándose de un siniestro, sucede diariamente, para comunicarse los remitentes de carga con los inspectores de las secciones, o sea los administradores.

Por una parte, es una verdadera inhumanidad, i por otra no se facilita el servicio.

Yo he viajado en la República Arjentina, i los viajeros pueden mandar telegramas en cualquier estacion de los ferrocarriles i a cualquier lugar de la República.

I si se paga una prima que se llama «Recomendado», el viajero en el camino o en el lugar de la conclusion de su viaje, recibe el aviso de la entrega de su comunicacion i de la hora de la entrega.

Se me dirá que éstas son empresas particulares; pues señor Presidente, el servicio de los telégrafos del Estado en esa República, es todavía superior: ahí no solo hai el «Recomendado», cuando se quiere saber la suerte de un telegrama remitido, sino tambien la ventaja de que los telégrafos del Estado están a disposicion del público para conferencias telegráficas.

A mí, hace tres años, me pasó lo siguiente: un señor de Buenos Aires me propuso, para facilitar un negocio, tener una conferencia telegráfica estando yo en Mendoza. El jefe del telégrafo avisó que la conferencia tendria lugar a la una de la noche.

I es de notar, señor Presidente, que el mozo del telégrafo fué a las doce de la noche al hotel a avisarme que no faltara a la una, i efectivamente se celebró la conferencia i se hizo el negocio.

Si en Chile se le ocurriera a algunos de mis honorables colegas pretender tal cosa, los jefes i empleados del telégrafo se reirian de él.

Concluyo pidiendo al señor Ministro de Obras Públicas se sirva ordenar que, en caso de siniestro o en servicio del mismo ferrocarril se ponga el telégrafo a disposicion del público.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Es natural, i está ordenado por reglamento, que ante todo se atienda con esas líneas telegráficas el servicio de la empresa; de un modo secundario, i en casos de calificada urjencia, se admiten comunicaciones particulares. En el caso del siniestro de Montenegro a que se ha referido el señor Diputado, ha debido sin duda ocurrir que, ocupada la línea con comunicaciones acerca del mismo siniestro, no fuera posible atender las de particulares.

Por consiguiente, no me estraña de manera alguna que haya ocurrido lo que nos refiere el señor Diputado; lo considero, por el contrario, lo mas correcto i natural.

En otros paises donde, como en la Arjentina, los ferrocarriles tienen mui poco tráfico, puede hacerse sin inconveniente lo que desea el señor Diputado que se practique en el nuestro.

En Chile, tengo conocimiento de que, en la jeneralidad de los casos, no bastan las líneas telegráficas para el solo servicio ordinario de la Empresa, i de ahí que, en la medida de lo posible, se han ido aumentando los alambres de dichas líneas.

Por lo que hace a servicios particulares de otro órden, no me pareceria correcto que se establecieran, i ello por una serie de graves consideraciones, i principalmente por tener el Estado otras oficinas de la misma naturaleza con libre acceso para el público. Las líneas telegráficas de los ferrocarriles no pueden atender hoi, sino en circunstancias mui especiales, comunicaciones de personas ajenas al servicio público, i únicamente en cuanto dichas comunicaciones estén relacionadas con el servicio de la Empresa.

Es cuanto puedo decir al honorable Diputado a este respecto.

Ya que estoi con la palabra, pido preferencia para el proyecto remitido por el Presidente de la República, en el cual se autoriza la inversion de un millon i medio de pesos, con cargo a los presupuestos para

1896, en la prosecucion de las obras contratadas de ferrocarriles en construccion, es decir, para efectuar todos los pagos que, en este ramo de la administracion, tienen el carácter de impostergables, i cuya demora traeria responsabilidades al Estado, pues que deben hacerse en virtud de contratos celebrados con anticipacion.

Este temperamento, cuya necesidad no necesita ser demostrada, ha sido puesto en uso en años anteriores, i hoi no existe razon alguna para adoptar otro diverso.

El señor VIDELA (Presidente).—Rogaria a Su Señoría que dejara bien establecido que su indicacion de preferencia es para que se discuta ese proyecto a primera hora, o si allí no fuera posible, dentro de la órden del dia.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Obras Públicas).—Esa es la idea de mi indicacion, señor Presidente.

El señor VERDUGO.—Debo declarar que he quedado profundamente admirado de la respuesta del señor Ministro. ¿Cómo puede adelantar un pais así?

Hai cuatro o cinco líneas telegráficas hasta Montenegro, i todas ellas, segun el señor Ministro, estaban ocupadas por la Empresa, cuando, con motivo de un siniestro, no puede ocuparse una línea telegráfica por mas de diez o veinte minutos en dar las órdenes inmediatas que el servicio exija.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—He supuesto que estaban ocupadas, señor Diputado; no sé si en realidad lo estarian.

El señor VERDUGO.—Un Ministro no debe suponer tal cosa. Su deber era, en este caso, dar órdenes terminantes para que de ningun modo se impidiera a los particulares comunicacion telegráfica con el lugar del siniestro.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—¿Me permite el señor Diputado?

El señor VERDUGO.—Con mucho gusto.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—La primera noticia del siniestro de Montenegro, la obtuve precisamente de una persona que habia recibido un telegrama de uno de sus deudos, que viajaba en ese tren.

El señor MATTE (don Ricardo).—Que quede constancia de la declaracion del señor Ministro.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Por eso, aunque no me parecia estraño que se hubiese negado el telégrafo a los particulares, dudaba de que tal hubiera ocurrido.

El señor VERDUGO.—No lo dude por un momento el señor Ministro: yo mismo acompañaba a la familia del señor Huidobro, a quien sucedió esta molestia.

Quiso comunicarse con Valparaiso i se le contestó que no se podia acceder a su peticion por no haber órdenes al efecto.

No es admisible, pues, que se diga que esto es natural, que es mui propio, que no hai aquí nada que correjir.

El señor BARRIGA.—Hace algunos dias se pidieron en esta Cámara ciertos antecedentes relativos a la administracion de justicia de Traiguen.

A pesar de que esta solicitud se hizo con el carácter de apremiante, no se ha vuelto a hablar mas sobre el particular.

Rogaria al señor Ministro del Interior que recordara esta peticion a su honorable colega de Justicia, para que los referidos antecedentes vengan a la mesa de la Cámara.

Se me ha dicho que ellos están en el Ministerio de Justicia.

El señor RENJIFO (Ministro del Interior).—Me haré un deber en hacer presente al señor Ministro de Justicia los deseos del señor Diputado.

I me voi a permitir dirijir una súplica a la Cámara. El presupuesto del Ministerio del Interior ha sido ya aprobado por el Senado, i como la discusion de los presupuestos se hace cada dia mas urjente, me atrevo a solicitar que la Cámara dedique siquiera tres sesiones a la semana para ocuparse en su despacho, empezando por el del Interior que, como he dicho, ha sido aprobado por el Honorable Senado.

El señor BAÑADOS ESPINOSA.—Por mi parte no tengo inconveniente en aceptar tanto la indicacion del señor Ministro del Interior, como la del señor Ministro de Industria, siempre que la preferencia solicitada sea para despues del proyecto relativo a la compra de los ferrocarriles de Coquimbo.

Considero de tal urjencia este negocio, que debe dársele preferencia sobre todo otro negocio, i estoi dispuesto a resistir cualquiera indicacion que retarde su despacho.

El señor CONCHA.—Debo decir a mi vez que apoyaré con mi voto las dos preferencias solicitadas por los señores Ministros, i para ello me fundo en que los proyectos a que ellas se refieren concurren a satisfacer exijencias imprescindibles del servicio público.

Entre la lei de gastos jenerales de la nacion i un negocio de carácter privado, como es la compra del ferrocarril de Coquimbo, que presenta la circunstancia de haber caducado el contrato en que descansaba, me parece que nadie puede vacilar.

I aun suponiendo existentes todas las razones de interes jeneral que se han aducido en favor de este proyecto, razones que, por mi parte, no me convencen; aun suponiendo que el Fisco se encuentre en situacion de hacer grandes desembolsos sin perturbar sus finanzas; aun en este caso hipotético, la lei que dij. los gastos públicos debe estar sobre el cumplimiento de un contrato con una empresa particular.

Por lo demas, cuando se trata de un negocio que va a importar al Fisco un desembolso de mas de siete millones de pesos, parece mas correcto i prudente discutirlo despues de saber a cuánto ascienden, para el año que empieza, nuestros compromisos, nuestras entradas para satisfacerlos, i los sobrantes que podremos dedicar a obras de interes local. Porque si nuestras entradas no aumentan en la proporcion de nuestros gastos, es claro que aun los negocios buenos, de conveniencia pública, habrán de ser aplazados, para ser emprendidos en época mas propicia.

En mi opinion, el negocio de los ferrocarriles de Coquimbo es un negocio malo, ruinoso en manos de una empresa particular; ahora, lo que se pretende es

que el Estado, de un mal *negocio* haga un *negocio* bueno.

I la mejor prueba de que es un mal negocio está en la excelente disposicion de la empresa para prorogar los plazos en que el contrato debe aprobarse, i en las facilidades que presta al Gobierno a fin de realizar la venta.

Por otra parte, el señor Ministro del Interior solo nos ha pedido tres sesiones semanales, de manera que su indicacion no escluye de ninguna manera la discusion de los demas proyectos en tabla.

En virtud de estas razones votaré, como he dicho, las preferencias solicitadas por los señores Ministros.

El señor CORBALAN MELGAREJO.—Yo acepto la indicacion del señor Ministro; pero a fin de conciliar las opiniones, propongo que, para discutir los presupuestos, se celebren tres sesiones nocturnas, de 9 a 11½ de la noche.

Esta Cámara no ha trabajado casi nada, i no creo que esto sea imponerle una gran molestia.

El señor WALKER MARTINEZ.—No hai número para las sesiones nocturnas.

El señor CORBALAN MELGAREJO.—Eso equivale a decir que los Diputados no quieren trabajar.

El señor WALKER MARTINEZ.—Con decir eso, la dificultad no se subsana.

El señor BAÑADOS ESPINOSA.—Acepto la modificacion que ha hecho el señor Diputado de Copiapó a la *indicacion del señor Ministro.*

El señor RENJIFO (Ministro del Interior).—Yo he creido de mi deber, señor Presidente, llamar la atencion de la Cámara hácia la urjencia de despachar la lei de presupuestos, en atencion a las perturbaciones que puede producir en el servicio público la falta de aprobacion de dicha lei.

La forma i tiempo en que ella se discutirá corresponde a la Cámara fijarlos, como mas conveniente lo juzgue, siempre que se dedique a este asunto el mayor número posible de sesiones, a fin de que podamos avanzar mas.

El señor WALKER MARTINEZ.—Veo que la cuestion queda reducida a lo siguiente: tenemos seis sesiones diurnas i seis nocturnas; i el señor Ministro ha pedido tres sesiones diurnas mas.

El señor CORBALAN MELGAREJO.—Nó, señor; no ha pedido tres sesiones diurnas; solo ha solicitado tres sesiones.

El señor WALKER MARTINEZ.—Debemos suponer que el señor Ministro queria sesiones diarias, i así lo ha entendido la Cámara, puesto que se ha modificado esa indicacion a fin de que las sesiones pedidas para los presupuestos sean nocturnas. Pero esto es en realidad oponerse a la discusion de la lei de presupuestos, desde que sabemos que las sesiones nocturnas no se llevarán a cabo.

El honorable Diputado de Copiapó dice que la Cámara no trabaja; pero este cargo se puede hacer estensivo a todos los señores Diputados; i como los que estamos en este momento reunidos somos los que tendremos la responsabilidad del acuerdo que se vote, sobre nosotros recaerá la culpa de que no se despachen los presupuestos, ya que se quieren destinar a este asunto las sesiones nocturnas, sabiendo que los señores Diputados no asisten de noche, i, en cambio, se dedican las sesiones diurnas a un objeto secundario, de interes particular.

El honorable señor Ministro ha dicho mui bien que viene a cumplir con una obligacion de su cargo; i yo, para secundar su deseo, pido que la votacion sea nominal, pues no es posible que cuando se trata de negocios que se quieren hacer pasar a toda costa, se ejerza presion sobre los miembros de la Cámara.

El señor MAC-IVER (don David).—Voi a hacer tan solo una sencilla observacion.

El honorable señor Ministro ha pedido tres sesiones para la discusion de los presupuestos. Es natural que estas sesiones sean diurnas; no veo qué inconveniente habria para ello, por cuanto nos quedaria tiempo suficiente con las otras sesiones diurnas i las nocturnas que llegaren a celebrarse para el despacho del proyecto relativo a los ferrocarriles de Coquimbo i demas de la tabla.

El señor BAÑADOS ESPINOSA.—Me parece que habria ventaja para los señores Diputados, para los diversos partidos i para el Gobierno, si se quieren aumentar las horas de trabajo de la Cámara, que se aumenten en las sesiones de los dias ya destinados a ese fin i en las noches de esos mismos dias.

Este procedimiento seria conveniente para el Ministerio, sobre todo en estas circunstancias, por cuanto el Senado va a entrar a la discusion de los demas presupuestos, lo que exijirá la presencia de los señores Ministros en ámbas Cámaras a la vez.

Parece mas acertado celebrar aquí sesion los dias juéves, viérnes i sábado, tanto de dia como de noche; i que en los demas dias no las hubiera ni diurnas ni nocturnas.

Es ésta una especie de transaccion que bien pueden aceptar todos los partidos: habria en ello ventaja para el Ejecutivo, para el Congreso i para todos i cada uno de los señores Diputados.

Por otra parte, creo que la causa principal de las inasistencias es el no interrumpido trabajo que se nos impone, sin contar el constante i matemático reclamo de la hora, que no deja que los Diputados se alcancen a reunir. Siempre ha habido sesion cuando no se ha reclamado a la hora precisa. Si se ejercita un poco la tolerancia de los partidos, a fin de aprovechar i no perder el tiempo, podríamos llegar fácilmente al acuerdo que propongo.

El señor WALKER MARTINEZ.—Acepto la insinuacion que hace el señor Diputado de celebrar sesiones diarias i nocturnas los juéves, viérnes i sábados; pero le pido, sí, que destinemos las sesiones del dia a la discusion de los presupuestos, porque muchos Diputados salimos de noche fuera de Santiago, i no podríamos tomar parte en la discusion de los presupuestos, como es de nuestro deber.

El señor BAÑADOS ESPINOSA.—Para mí es indiferente, con tal de que nos comprometamos a tener sesiones nocturnas, no reclamando la hora.

El señor ALFONSO.—Voi a hacer algunas observaciones a mi honorable colega que deja la palabra para que no insistan su indicacion, porque de ella va a resultar que las sesiones diurnas, en que todos los miembros de la Cámara tienen idéntico interes, van a celebrarse con regularidad; miéntras tanto, las sesiones nocturnas no se efectuarán jamas, por no

existir ese interes, i porque hai algunos Diputados siempre dispuestos i prontos para reclamar de la hora.

El señor BAÑADOS ESPINOSA.—Entiendo que la contestacion del señor Diputado por Santiago envuelve un asentimiento a mi insinuacion de recíproca tolerancia.

El señor ALFONSO.—Pero los señores Diputados de esos bancos no lo afirman; i no faltarán Diputados que reclamen la hora, alegando no haber estado presentes i no haber concurrido al acuerdo.

El señor BAÑADOS ESPINOSA.—Si la transaccion no fuese aceptada, habria tiempo para acordar otra cosa; pero miéntras se pueda mantener este *modus vivendi*.....

El señor ALFONSO.—Para pronunciarme sobre ese punto, quisiera conocer la opinion de los señores Diputados de la derecha.

El señor CONCHA.—Los que tienen interes en el despacho de ciertos asuntos deben concurrir oportunamente.

El señor BARRIGA.—Los Diputados que se interesan por el proyecto relativo a los ferrocarriles de Coquimbo, son bastante numerosos para formar sala sin dificultad.

El señor ALFONSO.—¿Oye Su Señoría?

El tal compromiso queda anulado si los señores Diputados conservadores no asisten a las sesiones o reclaman de la hora. Seria una transaccion leonina, i esa es la razon porque no acepto la indicacion.

El señor CONCHA.—No hai contrato leonino en acordar preferencia a los presupuestos sobre la compra de los ferrocarriles; i caso de haberlo, el que celebraria el contrato leonino seria el interes público, no los Diputados conservadores.

El señor ALFONSO.—Es cosa bien diversa de lo que se trata, señor Diputado; yo me refiero a la transaccion de que hacia mérito el señor Diputado de Illapel, pues Su Señoría no se puede disimular que, no llevándose a efecto las sesiones nocturnas, por el reclamo estricto e implacable de la hora i por falta de número u otro causa, los honorables colegas de la derecha llevarian las ventajas i nosotros todos los inconvenientes.

Por eso me permito hacer indicacion para que la Cámara continúe celebrando sesiones diariamente, i destine la de los tres primeros dias de la semana al proyecto de compra de los ferrocarriles de Coquimbo i demas asuntos de la tabla, i la de los tres últimos, o sea, las de los juéves, viérnes i sábados a la discusion de los presupuestos.

El señor VIDELA (Presidente).—Parece que Su Señoría no pretende modificar el órden establecido en cuanto a las sesiones diarias; pero ¿suprime las nocturnas la indicacion del señor Diputado?

El señor ALFONSO.—Sí, señor Presidente; quiero reducir al mínimum mis exijencias, sin perjuicio de proponer otro temperamento cuando las circunstancias así lo exijan.

No habiendo quien usara de la palabra, se dió por cerrado el debate.

Puesta en votacion la indicacion del señor Fernández Albano (Ministro de Industria i Obras Públicas) para discutir preferentemente en la presente sesion el proyecto del Ejecutivo por el cual se autoriza la inversion de un millon i medio de pesos, con cargo a los presupuestos de 1896, en el pago de los ferrocarriles en construccion, fué aprobada por la unanimidad de 38 votos.

El señor VIDELA (Presidente).—En votacion la indicacion del señor Diputado por Ovalle.

El señor ALFONSO.—Yo estimaria preferible que la indicacion del señor Diputado por Illapel se votara con anterioridad a la mia. Talvez si la de mi honorable colega resulta rechazada, el señor Diputado vote la que he propuesto.

El señor BAÑADOS ESPINOSA.—Prefiero que se vote previamente la del honorable señor Alfonso.

El señor ALFONSO.—Me es indiferente.

Puesta en votacion la indicacion del señor Alfonso, fué aprobada por unanimidad de 36 votantes.

El señor VIDELA (Presidente).—Voi a permitirme proponer a la Cámara los señores Diputados que han de formar parte de la Comision mista llamada a informar sobre la tramitacion que debe darse a las notas del Tribunal de Cuentas sobre decretos supremos de pago que le merezcan objeciones i que el Ejecutivo insista en hacer cumplir.

Propongo a los señores: Alfredo Délano, Nicolas González Errázuriz, Luis A. Vergara i Enrique Mac-Iver.

Si no hai inconveniente, quedarán elejidos los caballeros nombrados.

Acordado.

En conformidad al acuerdo que acaba de adoptarse, corresponde a la Cámara tratar del proyecto para el cual el señor Ministro de Industria i Obras Públicas habia solicitado preferencia.

Se dió lectura al Mensaje i proyecto de lei que figuran en la cuenta.

No habiendo usado de la palabra ningun señor Diputado, se dió por aprobado en jeneral el proyecto, acordándose, en seguida, por asentimiento unánime, pasar a su discusion particular.

Puestos sucesivamente en discusion los tres artículos de que consta, fueron aprobados por asentimiento tácito i sin debate.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Me atrevo a pedir a la Cámara que tenga a bien tramitar este proyecto sin esperar la aprobacion del acta.

El señor VIDELA (Presidente).—Así se hará, si no hai inconveniente por parte de ningun señor Diputado.

Queda así acordado.

Continúa el debate sobre el proyecto que consulta la compra de los ferrocarriles de Coquimbo.

Puede seguir usando de la palabra el honorable Diputado por Ovalle, que quedó con ella en la sesion pasada.

El señor ALFONSO.—Ocupábame ayer, señor Presidente, en examinar, a la lijera, si este asunto de la adquisicion por el Estado de los ferrocarriles de la provincia de Coquimbo, constituye o no un negocio conveniente, mercantilmente hablando, si vale la pena de que sea emprendido por el Ejecutivo; o si es un negocio pingüe para los propietarios i malo, ruinoso para el Fisco, como hasta el cansancio ha venido repitiéndose en el seno de esta Honorable Cámara.

No teman mis honorables colegas que les imponga

la enojosa obligacion de investigar conmigo este este negocio en todos i en cada uno de sus pormenores. No entraré a ellos, salvo que en el curso de la discusion yo llegara a considerarlo preciso o indispensable. No quiero fatigar la atencion de la Cámara i seré lo mas breve que me sea posible.

Empezaba ayer a descubrir el estado en que actualmente se encuentran los ferrocarriles de cuya compra se trata, esto es, de la línea de Serena a Ovalle i de la línea de Elqui al interior.

Afirmaba entónces que la línea a Ovalle se halla en buen estado, *en estado de servir a sus fines*, iba a agregar que el equipo es algo anticuado, pero, así i todo, consta de trece locomotoras i cuatrocientos setenta i siete wagones, i este material es algo que hoi existe i algo que vale, algo que tiene cierto precio venal o mercantil.

La línea de Elqui, no lo ignoran mis honorables colegas, *fué destruida por el grande aluvion* del año 88; pero los terrenos ocupados anteriormente por el ferrocarril, las partes de la línea actualmente aprovechables, la estacion con sus edificios, muebles i útiles, la maestranza, servible aunque deteriorada, i el equipo que consta de cinco locomotoras i ciento setenta carros, constituyen tambien cosas apreciables que tienen un valor comercial.

El ferrocarril de Elqui vale, en el estado en que se encuentra despues del aluvion que lo destruyó en su mayor parte, la cantidad de 20,000 libras esterlinas.

En cuanto al valor del ferrocarril de la Serena a Ovalle, es preciso contemplarlo desde dos puntos de vista: lo que cuesta la obra i lo que su esplotacion produce. La obra costó 2.700,000 pesos, con mas 780,000 pesos que la compañía esplotadora tomó en préstamo i que ha ido amortizando con la cantidad de 80,000 pesos anuales.

Segun el informe del injeniero señor Santa María, este ferrocarril vale poco mas de dos i medio millones de pesos.

Veamos ahora qué es lo que produce.

Desde 1890 a 1895 las utilidades fluctuaron entre un tres i medio por ciento semestral i uno i un cuarto por ciento tambien semestral; esta notable diferencia se debe a que en el establecimiento llamado Panulcillo, i en muchas minas de manganeso de la provincia, se han paralizado los trabajos a consecuencia de los subidos fletes. Quiero tomar un término medio entre estos dos estremos. Hasta hoi el ferrocarril ha producido anualmente 80,000 pesos para la amortizacion de la deuda de la compañía, i 70,000 pesos que se reparten como dividendos a los accionistas.

Sumando los ochenta mil pesos con los setenta mil, se obtiene la cantidad de ciento cincuenta mil pesos que constituye el *cuatro i medio por ciento sobre* el valor total de la línea i el cinco i medio por ciento sobre el capital nominal de la Compañía, intereses ámbos mui buenos.

Por lo que toca a la línea de la Serena a Elqui, el mismo señor don Domingo Víctor Santa María, en el informe que redactó, teniendo a la vista los mas prolijos datos, deja demostrado, con una serie de pruebas que no repetiré en este momento por no fatigar a la Cámara, que la línea vale mui bien las veinte mil libras esterlinas que se piensa pagar por ella, es decir, la misma suma que la Compañía del ferrocarril de Coquimbo pagó, por el remanente de la primera línea que se construyó, a su empresario el señor Lambert.

Ahora, la cantidad de 265,000 libras esterlinas que hoi se va a pagar como precio de compra no se desembolsará inmediatamente en dinero efectivo sino en bonos que representan, *nótelo* la Cámara, una cantidad inferior en 100,000 libras al precio de adquisicion convenido en 1890 entre el Gobierno del señor Balmaceda i la Compañía, aun cuando desde entónces acá la vía férrea i sus accesorios han recibido importantes mejoras.

Conviene que la Cámara adquiera cabal conocimiento de la base i las condiciones en que se piensa llevar a cabo el negocio de los ferrocarriles de Coquimbo. Ordinariamente, cuando se concede permiso a una persona o sociedad privada, para la construccion de una línea férrea, se establece una cláusula que faculta al Estado, despues de trascurrido cierto tiempo para hacerse dueño del ferrocarril mediante el *pago, no de su valor comercial sino* del que le corresponda por justa tasacion de peritos. Esto es perfectamente equitativo. Tratándose de los ferrocarriles de Coquimbo, no se ha tomado en cuenta el precio venal que ellos tengan, sino su valor de esplotacion rebajado por las múltiples razones que se han hecho presentes en el curso del debate, valor relativo que todavía ha sido sensiblemente castigado por los injenieros señores Emilio Villarino i Domingo Víctor Santa María. Tomado, pues, en consideracion el precio mas bajo que pudiera corresponder a esos ferrocarriles, se nos propone que paguemos por ellos una cantidad inferior, aun a ese precio, en once mil libras esterlinas.

Un punto mui importante en esta materia i que no se ha tocado en la presente discusion, es el relativo a la cantidad que el Estado debe pagar por cada quilómetro de la línea férrea que se propone adquirir. Por de pronto, solo se invertirán 265,000 libras; pero mas tarde será necesario corregir algunos defectos, rectificar la curvatura, etc. I el gasto total ascenderá, a la vuelta de unos cuantos años, a 480 mil libras, segun calculan los injenieros informantes. Comparada esta suma total, con el número de quilómetros de línea férrea, que resultará habilitado para el servicio, o sea doscientos ochenta, se deduce que cada quilómetro de vía importará al Estado 22,000 pesos próximamente. Pues bien, sin recordar lo que costó cada quilómetro del ferrocarril de Panamá, construido, como decia el honorable Diputado de Curicó, sobre un terraplen de esqueletos humanos, ni recordar siquiera el ferrocarril de Valparaiso a Santiago, *trazado al traves de la roca dura*, con tantas obras de arte que hacen subir su valor a cien mil pesos por quilómetro, comparemos el ferrocarril de Coquimbo con cualquiera de las demas líneas de la República, cuyo promedio jeneral de valor es de 40,000 pesos por quilómetro, i se verá que la adquisicion, que los honorables Diputados de mi derecha se obstinan en presentar bajo un aspecto fatídico i que pintan con tan sombríos colores, léjos de ser un negocio ruinoso, es todavía, mercantilmente considerado, un brillante negocio para el Gobierno de Chile,

Se arguye, señor Presidente, que las líneas que se trata de comprar no son nuevas, i que su equipo es anticuado. Cierto; pero, si así no fuera, no tendríamos que pagar por ellas las doscientas sesenta i cinco mil libras que el proyecto consulta, sino, por lo ménos, las cuatrocientas ochenta mil libras, a que ascenderá su costo total, una vez reparadas i colocadas en buenas condiciones de servicio.

Otro argumento se ha producido, que no tiene mayor valor probatorio, que los demas que ya he rebatido. Es el de haberse ajustado el contrato de compra-venta, siendo Ministro de Industria i Obras Públicas mi honorable correlijionario el señor Prieto, por la cantidad de doscientas mil libras esterlinas, suma inferior en sesenta i cinco mil libras a la que ahora se tiene el propósito de pagar. Los que hacen este argumento, olvidan, señor Presidente, que aquel contrato no abarcaba la línea de la Serena a Elqui; ni los terrenos que despues ha adquirido la Compañía, por valor de cinco mil libras, para la estacion de la Serena; ni los intereses que representan esos valores, durante el tiempo trascurrido hasta el dia de hoi. Se omite todavía considerar la circunstancia de que aquellas doscientas mil libras debian pagarse al contado violento, en dinero sonante, miéntras que las doscientas sesenta i cinco mil libras del nuevo convenio se pagarán en bonos que naturalmente han de esperimentar algun descuento al salir a la plaza, i que no serán totalmente cancelados sino en el largo período de cuarenta i nueve años.

Precisamente, por esta razon de que los bonos, al ser enajenados, han de sufrir alguna depreciacion, i de que el Fisco va a pagar en la actualidad una suma inferior al capital representativo del interes que hoi obtiene la Compañía, ha habido algunos accionistas ingleses que, como lo reconocia el honorable Diputado de Carelmapu, se resistieron a la aprobacion del contrato de venta; pues el negocio no es tan leonino como ha querido calificarlo el señor Concha en la primera hora de esta sesion. Mui léjos de ser leonino, el contrato es perfectamente ventajoso para ámbas partes, i lo es mucho para el Estado, por cuanto los ferrocarriles de Coquimbo, a pesar de los inconvenientes que se le atribuyen, será una fuente de entradas para el Fisco, i de prosperidad para aquella rejion del pais.

Se pretende que el contrato es ruinoso para el Gobierno, sin invocarse mas antecedente que el de haber merecido la aceptacion de la Compañía. ¿Es éste un criterio justo? ¿Se puede racionalmente sostener que toda vez que un negocio es provechoso para una parte, ha de ser forzosamente perverso para la otra? En los contratos, no es lo mas frecuente, aun cuando esté dentro de lo posible, que una de las partes sea un victimario i la otra una víctima. Por lo regular, la inmensa mayoría de los contratos que se celebran cumplen las aspiraciones de ámbos contratantes, i ámbos quedan contentos porque obtienen lo que desean.

Conforme con esta esperiencia, quiero creer que, en el presente caso, los accionistas de la Compañía de los ferrocarriles de Coquimbo realicen un buen negocio. Pero ese negocio, aun suponiendo que exista, ¿es o no un negocio que tiene su compensacion en el negocio que hace el pais entero, ya que, segun lo he probado, no existe antagonismo alguno entre la prosperidad de una provincia i la prosperidad de las demas? Por ejemplo, ¿no estará acaso compensado ese negocio de los accionistas, que no es tampoco un negocio leonino, con el aumento de tráfico que la compra va sin duda a producir, con el aumento de las entradas de aduana, con el abaratamiento de los fletes, con el aumento del valor de la propiedad privada i pública, con el enriquecimiento jeneral?

El Fisco, señor Presidente, no debe proponerse, por punto jeneral, como algunos lo pretenden con insistencia, hacer buenos negocios fiscales pecuniarios, mercantiles; debe proponerse, de ordinario, realizar negocios de índole nacional; debe preocuparse, ántes que de defender los intereses estrechamente fiscales, de defender los intereses jenerales del pais, los intereses nacionales que, en último término son tambien, en realidad, análogos a los intereses fiscales.

Yo quiero suponer todavía, porque deseo darlo todo de barato a mis adversarios, que el Fisco no es, jeneralmente hablando, un buen administrador. Pues, así i todo, pienso que mas conviene esa mala administracion que favorece a la provincia, que esta otra administracion particular, tan excelente que está abogando la vitalidad de la provincia.

Se han propuesto, señor Presidente, otros arbitrios por nuestros honorables contradictores.

No quiero detenerme en el arbitrio de la construccion por el Estado de una nueva línea. No creo que ese arbitrio pueda, en ningun caso, ser mejor que el escojido por el proyecto en debate; puesto que, suponiendo que los trabajos de esa nueva línea comenzasen inmediatamente i fuesen continuados con toda actividad, con encarnizamiento (si se me permite la espresion), no quedarian terminados ántes de seis u ocho años; costarian mucho mas de lo que el Estado va a gastar ahora; i, con los entorpecimientos que no habrian de faltar, con las demoras inevitables en esta materia, vendrian a demorar quién sabe cuánto tiempo i a importar quien sabe cuántos millones.

El arbitrio que ha merecido, inmerecidamente, el patrocinio de algunos honorables Diputados de mi derecha, es el de dar a la Compañía una subvencion anual de doscientos mil pesos durante tres años, bajo la condicion de que la Compañía disminuya los fletes actuales en un cincuenta por ciento.

Voi a decir, acerca de este arbitrio, algunas palabras para terminar lo mas brevemente posible mi discurso.

Este arbitrio es desde luego solo accidental, con calidad, puede decirse, de por ahora; alivia la situacion premiosa presente; no nos precave de las dificultades por venir.

Suponga la Cámara que, con la rapidez con que el tiempo pasa, nos encontramos al cabo de tres años en presencia de la misma aflictiva situacion actual. ¿Continuaríamos siempre con la subvencion? Continuaria el Fisco dando, año por año, doscientos mil pesos a la Compañía? Cae de su peso que semejante proceder seria absurdo: a la vuelta de diez años habria dado el Fisco a la Compañía dos millones de pesos, i no seria dueño ni de un durmiente en toda la estension de la línea. Es lo lójico, lo inevitable,

que entónces se impondria la necesidad de hacer la compra que va a hacerse ahora.

¿I para qué entónces optaríamos hoi por la subvencion, si mañana íbamos a optar por este arbitrio de la compra? ¿No es verdad que ello seria echar a la calle varios millones de pesos del Estado?

Pero este remedio de la subvencion no solo es un remedio accidental, sino que ni siquiera es un remedio; no pasa de ser un débil paliativo.

La provincia de Coquimbo no se satisface con una rebaja de cincuenta por ciento en los fletes. La diferencia que existe entre los fletes que cobran los ferrocarriles de Coquimbo i los fletes que cobran los ferrocarriles del Estado, es, sépalo la Cámara, no de un cincuenta por ciento; es enorme; es la diferencia que va de ciento setenta i cinco centavos por quintal, que se cobran en aquéllos, a treinta i un centavos por quintal que se cobran en éstos.

Suponga la Cámara reducido el flete de ciento setenta i cinco centavos a la mitad, es decir, ochenta i siete i medio centavos, i compare esta cifra con la de treinta i un centavos. Yo no niego que esa rebaja facilitaria hasta cierto punto el desarrollo comercial de la provincia de Coquimbo; pero sostengo tambien que, aun con ella, subsistiria una desigualdad enorme, injustificable, odiosa.

Es mui importante, en esta materia, el punto de vista en que se ha colocado el señor Ministro de Industria i Obras Públicas, cuando recordaba que esta compra no va a hacerse al contado violento, sino por medio de una emision de bonos. Pues bien, desde este punto de vista, que es perfectamente exacto, voi a probar hasta qué estremo seria mas desfavorable para el Estado la subvencion que la compra.

La deuda que se contrajera para comprar los ferrocarriles de Coquimbo, impondria un servicio anual de intereses i amortizacion, ascendente a trece mil doscientas cincuenta libras esterlinas que, en pesos de dieziocho peniques, representan ciento setenta i seis mil seiscientos sesenta i seis pesos sesenta i seis centavos. La subvencion propuesta, en cambio, alcanza a doscientos mil pesos anuales, es decir, importa un mayor gasto de veintitres mil trescientos treinta i tres pesos treinta i tres centavos.

Así, pues, tenemos que si se verifica la compra, que habrá de hacerse especulando con el crédito del pais, con la simple *parada*, como suele decirse, con la ulterior responsabilidad del Fisco, éste gastará ménos que si se concede la subvencion, la cual, a mayor abundamiento, no nos haria jamas dueños ni de un solo durmiente, ni beneficiaria tampoco a la provincia de Coquimbo, porque esa provincia no se desahogaria con la subvencion i consiguiente rebaja de los fletes, sino que continuaria a medio ahogar, como está ahora totalmente ahogada.

Todavía, para hacer desaparecer del todo los entorpecimientos que embarazan el desarrollo industrial de la provincia de Coquimbo, para poder exijir una rebaja verdaderamente benéfica en los fletes, ¿a cuánto habria que aumentar la subvencion? Seguramente a una suma que haria que esa subvencion fuera un negocio irrisorio i ruinoso para el Fisco.

Por otra parte, Sus Señorías, los honorables Diputados de mi derecha, han sostenido, con un celo esquisitamente escrupuloso, la tésis de que no convenia que continuara la Cámara ocupándose de esta compra, porque ignorábamos si el plazo se prorogaria o no; teníamos motivos para creer que se le prorogaria; pero la próroga no estaba aun legalmente aprobada.

I sin embargo, Sus Señorías no han pensado en este inconveniente para proponer una subvencion en reemplazo de la compra. ¿Saben acaso Sus Señorías, sabe acaso la Cámara si la Compañía acepta o no esa subvencion que Sus Señorías le ofrecen? No lo saben; i por mi parte, antecedentes tengo para creer que la Compañía no la aceptará.

La Comision mista, encargada de estudiar este proyecto, desechó la idea de la garantía; i consta, por haberlo declarado el señor Ross, que la Compañía no acepta tampoco la idea de la subvencion; i en el mismo Honorable Senado el Ministro de Industria i Obras Públicas de entónces, señor Dávila Baeza, declaró que la Compañía no aceptaba el espediente que se propone.

Si la subvencion no será aceptada ¿para que entónces discurrir sobre esta base? ¿No será mejor que resolvamos francamente este proyecto tal como ha llegado a la mesa de la Honorable Cámara?

Se han gastado no ménos de setenta millones de fondos nacionales en la construccion de las líneas del sur, i su esplotacion deja, segun los informes que he recojido—i en este punto podria rectificarme, si me equivocara, el honorable Ministro de Obras Públicas digo, repito—una pérdida de doscientos a trescientos mil pesos anuales. No obstante esta pérdida crecida, se juzga necesario que el Estado continúe haciendo el servicio de las líneas del sur; i no solo esto se pide, sino que todavía se consideran exajeradas las tarifas actuales i se ha formado una verdadera grita, entre los productores, para llegar a obtener su reduccion. No importa, se dice, que éste no sea un negocio para el Fisco porque el Fisco no es negociante; lo que importa es que el comercio i las industrias se desarrollen.

A pesar de estas notorias circunstancias, vemos, con sorpresa, que se combate este proyecto por cuanto no será un buen negocio para el Estado. Se aplica un criterio diametralmente opuesto al apreciar las necesidades de las provincias del centro i meridionales, por un lado, i las necesidades de las provincias setentrionales por el otro.

Se reconoce que aquí se trata de aliviar la situacion angustiosa de la provincia de Coquimbo; pero se compara la situacion de la importantísima zona de Ovalle con la zona pobre de Chañaral, olvidándose que durante el año 82 se esportó de la sola provincia de Coquimbo mas de la mitad del cobre que se estrajo en todo el pais; que en manganeso produce la mitad de lo que en el pais se produce, que hai minas de cobre de 12, 14 i hasta 18 por ciento de lei que no se esplotan a causa de lo excesivo de las tarifas.

En Atacama i Coquimbo la iniciativa particular ha construido 594 kilómetros de ferrocarril; en todo el pais solo hai actualmente 1,765 kilómetros de vias férreas, pertenecientes a empresas privadas, incluyendo los ferrocarriles de Coígüe a Mulchen i de Parral a Cauquénes, lo que hace que las dos provincias nombradas encierren la tercera parte de los ferrocarriles particulares del pais. En vista de esto, yo

pregunto a la Honorable Cámara si es propio, si es equitativo que el Fisco, con mano compasiva, ya que no pródiga ni jenerosa, acuda a satisfacer necesidades tan urjentes, tan premiosamente sentidas en esa provincia sobria i laboriosa que, junto con la de Atacama, ha contribuido con mas elementos i esfuerzos que todas las otras reunidas a salvar a la patria de las situaciones difíciles en que se ha encontrado; provincia que por haberse anticipado a la iniciativa fiscal ha sido i continúa siendo la desheredada de la fortuna comun; provincia cuyos tesoros han sido empleados en la construccion de ferrocarriles en el resto de la República; provincia, en fin, tan abandonada de la suerte, que no se construye para ella ni un puente, ni una cárcel, para la cual no se puede adquirir todavía una línea férrea salvadora, ¡a pesar de las vehementes súplicas que en ese sentido vienen haciéndose desde ocho años atras!

El señor IBAÑEZ.—Me veo en la necesidad de decir dos palabras para fundar el voto que daré al proyecto en discusion, declarando desde luego que él será negativo.

Yo abundo en todas las razones que el honorable Diputado por Ovalle i demas honorables Diputados han aducido, en órden a manifestar la conveniencia i la necesidad de que este ferrocarril sea adquirido por el Estado. Podria repetir una a una las diversas razones que ha espuesto el honorable Diputado por Ovalle hace un momento, i por esto renuncio a examinar esta faz de la cuestion.

Creo, sin embargo, que no debo votar favorablemente el proyecto pendiente, porque no se ha adoptado el medio que es natural emplear en adquisiciones de esta especie.

Yo comprendo que el Estado adquiera una obra necesaria a justa tasacion de peritos, i empleando los procedimientos con que se hacen estas adquisiciones en todo pais bien gobernado. Comprende la espropiacion de obras ya reconocidas como de utilidad o necesidad pública, entregando así en último término a los Tribunales de Justicia, la fijacion del justo precio de la cosa espropiada; pero no comprendo qué negociaciones de tan grande importancia se realicen mediante un simple convenio celebrado entre el Fisco i los propietarios del ferrocarril.

Es ésto, sin embargo, lo que se ha hecho; pero si se tratase solo de una cuestion de simple fórmula, no llegaria hasta negarle mi voto a este proyecto. Si creyera que, a pesar de ser malo el procedimiento observado, se habia fijado un precio equitativo, yo lo habria aceptado, pasando por sobre estos escrúpulos legales de buena administracion. Desgraciadamente, despues de haber consultado con despacio, todos los antecedentes de esta negociacion, me he formado el convencimiento de que el precio que se va a pagar es exajerado, es excesivo.

Hai otro hecho, señor Presidente, que es profundamente revelador. Antes de iniciarse la adquisicion de estos ferrocarriles por el Estado, las acciones de los mismos se cotizaban al precio de cinco libras esterlinas. Pues bien, por la sola circunstancia de celebrarse el contrato *ad referendum* de la compra de dichos ferrocarriles por el Estado, el precio de las acciones subió en treinta o cuarenta por ciento, i hoi se cotizan a ocho libras. Ante este dato, yo no necesito hacer mayor estudio, para saber que el Estado va a pagar lo que compra con un precio superior al que realmente vale.

El señor BALMACEDA.—¿Me permite una interrupcion el señor Diputado?

El señor IBAÑEZ.—Con mucho gusto.

El señor BALMACEDA.—Su Señoría está equivocado.

Es efectivo que el aumento en el valor de las acciones del ferrocarril de Coquimbo ha coincidido con la celebracion del contrato de venta de ese ferrocarril; pero esa coincidencia es solo fortuita, i el alza en el precio de las acciones tiene una causa completamente estraña a la celebracion de aquel contrato.

La Compañía del ferrocarril de Coquimbo tenia una deuda de setecientos ochenta mil pesos, cuyo servicio le imponia un gravámen anual de ochenta mil pesos, cantidad que debia distraerse de las entradas líquidas repartibles para traspasarla a los acreedores. Ultimamente, la deuda ha quedado estinguida, i la cantidad que se debia pagar por su servicio, no debiéndose sacar ya de las entradas líquidas, ha pasado a formar parte del fondo de dividendos; de tal manera que el valor real de las acciones ha tenido que subir, como lo recuerda el honorable Diputado.

El señor IBAÑEZ.—Pero, como el dinero con el cual la Compañía ha pagado su deuda, ha tenido que pertenecerle tambien ántes del pago, la situacion no ha podido cambiar, ni provocar un aumento en el valor de las acciones: este aumento solo tiene su esplicacion en el contrato *ad referendum*.

El señor ALFONSO.—¿No concibe el señor Diputado que, ingresando al fondo de dividendos una cantidad de cuarenta mil pesos semestrales, de los cuales anteriormente no veian ni el polvo los señores accionistas, el valor de las acciones tenia necesariamente que subir?

El señor IBAÑEZ.—Perfectamente, pero insisto en mi observacion; el dinero que la Compañía ha empleado en el pago de su deuda era suyo ántes del pago; por consiguiente, ha debido ser tomado en cuenta para la valorizacion anterior de las acciones, i el incremento posterior del valor de éstas no se esplica satisfactoriamente por el solo hecho del pago. Se esplica, en cambio, mui bien, por el hecho de haberse asignado en el contrato, a la casa que por él se vende, un precio superior en un veinticinco o un treinta por ciento al valor comercial de ella.

Por esta razon daré mi voto en contra del proyecto. Siento encontrarme en disidencia con mis demas honorables colegas i ser uno de los mui pocos que votarán en contra de la adquisicion de los ferrocarriles de Coquimbo; i lo siento porque estimo que esta adquisicion se impone como una verdadera necesidad pública.

Creyendo haber dejado fundado mi voto, dejo la palabra.

El señor ALFONSO.—Dice el honorable Diputado que deja la palabra que, para la Compañía era lo mismo ántes de efectuar el pago de su deuda, tener la gran cantidad que ella importaba en su propia mano o en mano de sus acreedores. Yo me siento abismado al oir la observacion del señor Diputado. ¿Es lo mismo para una persona cualquiera tener en

su poder cien mil pesos que debe a otra i tener que continuar pagando los intereses respectivos, que pagar los cien mil pesos a su acreedor i quedarse libre de toda obligacion? Evidentemente nó. Los acreedores de la Compañía de los ferrocarriles de Coquimbo percibian cuarenta mil pesos semestrales por ese crédito, i hoi perciben esa suma los accionistas de la Compañía.

Esta correlacion absoluta entre el valor de las acciones i el precio ajustado en el contrato que el señor Diputado quiere encontrar, tendria fundamento si el negocio fuera de estos últimos tiempos solamente; pero él data de hace mas de ocho años...

El señor IBAÑEZ.—¡Sin arribarse a nada!

El señor ALFONSO.—En tiempos del señor Balmaceda, casi se llegó a terminar el negocio; i posteriormente, durante la presidencia del Excmo. señor Montt, siendo Ministro de Obras Públicas el señor Prieto, se celebró el contrato respectivo. ¿Por qué el señor Diputado del Parral, para quien la circunstancia solo de firmarse un contrato *ad referendum*, sujeto a las contingencias de su discusion en el Congreso i a tantas otras mas, influye en la balanza del valor de las acciones hasta el estremo de elevar su precio de cinco a ocho libras, se resiste a reconocer la influencia que en ese precio debe tener tambien un aumento de 80,000 *mil pesos anuales en las entradas*, es decir, la duplicacion de ellas de un golpe?

El señor IBAÑEZ.—Ese aumento no se ha producido.

El señor ALFONSO.—No han aumentado las entradas real i verdaderamente, tomado el total de su valor; pero como no hai ahora que cercenarlas en una cantidad de 80,000 pesos, que ántes se pagaba a los acreedores, es lo mismo que si existiera un verdadero aumento.

Esto se supone por la evidencia; pero si no se quiere entender el argumento, no insisto en él.

El señor IBAÑEZ.—No es que no quiera entender el argumento; pero no me cabe en la cabeza que el dinero con el cual se pagó la deuda no se haya tomado en cuenta ántes, para la valorizacion de las acciones.

El señor ALFONSO.—Tenemos mui diferentes cabezas, entónces.

El señor IBAÑEZ.—¡Así parece!

El señor VIDELA (Presidente).—Ruego a los señores Diputados que eviten los diálogos.

El señor WALKER MARTINEZ.—Pido la palabra.

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

El señor WALKER MARTINEZ.—El proyecto de compra de los ferrocarriles de Coquimbo se nos ha presentado bajo tantas faces distintas, que se me hace imposible recapitular o siquiera recordarlas todas. Ha pasado con él que ha llegado a apasionar los ánimos de sus sostenedores hasta el punto de que Sus Señorías, que ordinariamente discurren con brillo i claridad singulares, han incurrido en contradicciones flagrantes i en exajeraciones estraordinarias. Sus Señorías han traido al debate datos i detalles, que son exactos aisladamente considerados, pero que, si se juntan i coordinan, pierden una gran parte si no la totalidad de su certeza.

Hai hechos que pueden tener en sí una exactitud *absoluta, pero que combinados no tienen una exactitud* jeneral. Por ejemplo, en este caso, decir que los ferrocarriles de Coquimbo valen tanto o cuanto, decir que los injenieros del Gobierno los han tasado en cierto precio, es hacer afirmaciones que pueden ser mui exactas; pero no es, en manera alguna, probar a la Cámara que ha llegado la oportunidad de que el Estado compre esos ferrocarriles, i que esta compra es un negocio ventajoso.

Vivamente empeñado se manifestaba el honorable Diputado por Ovalle en demostrarnos que esos ferrocarriles han sido tasados i van a comprarse por el valor de tasacion. Pero, dando por ciertas estas premisas, al oponernos nosotros a la compra, ¿nos oponemos acaso a que se realice un negocio bueno para el Estado?—Nó, señor: hai mucha distancia entre una cosa i otra.

Yo recuerdo a este propósito un caso que voi a referir a la Cámara.

¿Saben los señores Diputados cuánto vale un guanaco?—Segun las épocas i lugares, puede, evidentemente, valer 4, 6, 8 o mas pesos; es un valor imposible de fijar en absoluto. Pero se comprende que en todo momento i lugar, sacándole el cuero i cortándolo, pueden obtenerse a lo ménos dos pesos por cada guanaco.

Pues bien, sucedióle a un *comerciante del norte* caer en quiebra con un pasivo de seis a ocho mil pesos, próximamente. Hizo su balance i se encontró con que su activo era mui *módico*. Era dueño de una serranía que valdria sus 2 o 3,000 pesos, i la puso en su activo por esta cantidad. Ademas, en la serranía *andaban sueltos gran número de guanacos*. I el comerciante agregó a su activo «4,000 guanacos que hai en la serranía, a dos pesos cada uno, 8,000 pesos.»

En la junta de acreedores se le objetó esta partida de 8,000 pesos en guanacos, i se le dijo que ésos no podian entrar en un balance tales guanacos cuando andaban sueltos por la serranía i sin poderse cojer. El comerciante replicó entónces: «I pilla los ¿no quedarian Uds. tambien a dos pesos? Si estuvieran pillados valdrian mucho mas, pero, como están sin pillar, los dejo a dos pesos cada uno.»

Es así, señor Presidente, como puede un valor cierto, innegable, dejar de aprovecharse porque las circunstancias lo impiden.

Yo no puedo entrar a considerar este asunto bajo todos sus aspectos. Quiero dar por sentado que se va a hacer una buena compra i que esos ferrocarriles valen lo que se propone pagar por ellos. Pero, establecido que los ferrocarriles valen, i que el Estado, al comprarlos, realiza una operacion ventajosa, ¿queda probado acaso que le conviene al Estado comprarlos? Nó, señor; de ningun modo.

Por esto me permití traer el recuerdo de lo que pasó con la compra del ferrocarril de Chañaral, caso que el señor Alfonso recordaba a su vez, pretendiendo que ya habia querido hacer iguales las zonas de Chañaral i las que recorren los ferrocarriles de Coquimbo. Nó, señor: yo sé que Chañaral es, por la naturaleza de su terreno, mui diverso de Coquimbo.

Cité el caso de Chañaral para probar que no basta que un ferrocarril tenga cierto valor intrínseco, i que se ponga en venta para que el Estado se apresure a comprarlo.

En aquel entónces se nos habló con un poco ménos de sentimentalismo que ahora, porque en otra época estos asuntos se trataban con argumentos económicos. No se decia lo que, sentimentalmente, nos ha dicho el honorable Diputado por Ovalle: «Miéntras las desamparadas provincias del norte perecen sin remedio entre las angustias i dificultades de su situacion, los señores Diputados conservadores se sientan holgadamente en esta Cámara i no piensan en aquellas dificultades i angustias.»

Fuera de aquí, señor Diputado, todos nos ajitamos por mejorar nuestra situacion; aquí nos sentamos todos con la comodidad que podemos.

Dejemos la situacion i los derechos de provincias i de las localidades a un lado, e inspirémonos solo en los intereses nacionales.

En el caso de Chañaral se vino a decir lo propio que se dice ahora: es preciso, es indispensable, es de justicia acudir en ausilio de esas provincias que, en horas de prueba para el pais, dieron su sangre i la vida de muchos de sus hijos por salvar el honor nacional; es necesario que la Cámara acuerde la compra de este ferrocarril.

I la Cámara lo acordó. ¿I cómo compró el Gobierno el Ferrocarril de Chañaral? Haciéndole tasar, despues de haberse rechazado un contrato de compra-venta que se trajo al Congreso i que esta Cámara no quiso acojer.

No recuerdo bien si se fué o no a la espropiacion. Me inclino a creer que sí. En fin, el hecho es que el Gobierno compró el ferrocarril.

¿Compró el Estado de Chile un valor cierto? Hizo una adquisicion conveniente por el valor intrínseco de lo adquirido? Nadie puede negarlo.

Pero ¿cuál fué el resultado?

En la memoria del Director Jeneral de los Ferrocarriles, correspondiente al año 1894, se contienen estas palabras, cuya apreciacion entrego al juicio de la Cámara porque encierran una leccion que ojalá alguna vez se aproveche.

Dicen así:

«Mui pocas espectativas se divisan para que la produccion de las minas de cobre, a las cuales sirve este ferrocarril, vaya en aumento; porque el bajo precio de este metal en Europa ha obligado a los dueños de ellos, en los minerales de las Animas i Salado, a disminuir considerablemente sus trabajos a tal estremo que, si este malestar continúa, quedarán casi o completamente paralizados. En este caso, esta línea tendrá mui poca carga que movilizar.»

De modo, pues, que un ferrocarril cuya compra se nos presentaba, hace años, aparejada de las mismas consideraciones que se invocan para prestijiar la compra actual, un ferrocarril que está bien administrado (porque debe notarse que la administracion del ferrocarril de Chañaral, por ser una línea separada, se segregó de la administracion de las demas líneas i hoi está administrada como una empresa particular); ese ferrocarril, sin embargo, está obligando a los industriales de Chañaral a sentarse en sillas mui incómodas.....

Mi argumento respecto del ferrocarril de Chañaral no consintió en comparar ni en igualar zonas, sino que iba encaminado a llamar la atencion acerca del aspecto económico de la compra que se nos propone.

Porque aquí, en la Cámara, debemos mirar estas cuestiones con criterio económico. Si la Economía Política es, como se ha repetido tantas veces, uno de los ojos de la administracion: si hai quienes sacan, de las verdades que ella enseña, principios absolutos de Gobierno; si esa ciencia es, evidentemente, un ausiliar poderosísimo de toda administracion bien organizada, ¿por qué se dice: no se mire esta compra por su aspecto comercial, por su aspecto mercantil? —Nó, señor así; no se estudian las cuestiones, so pena de resolverlas mal.

Por eso, yo quise encerrarme en este aspecto de la cuestion; por eso, yo la situé en el terreno económico, i dije: ¿Puede hacerse en los momentos actuales, con corazon lijero, esta compra?—Sí, han dicho varios señores Diputados; sí, ha dicho el señor Ministro de Industria; sí, ha parecido decir el señor Ministro de Hacienda.

Nó, contesto yo por mi parte; nó, ha dicho, a mi juicio, en realidad, el señor Ministro de Hacienda.

Porque el discurso que pronunció ayer el señor Ministro de Hacienda fué la condenacion mas tremenda de este proyecto.

Ayer, el señor Ministro, interrogado por mí, dijo: la situacion financiera del pais no es tal que permita hacer grandes desembolsos estraordinarios. Debe, en consecuencia, la Cámara detenerse si no quiere perturbar la conversion metálica, si no quiere perturbar toda la situacion financiera i económica, no bien consolidada todavía.

¿Oyó o no oyó la Cámara estas declaraciones?—Las oyó sin duda: ellas están patentes, de seguro, en la memoria de todos mis honorables colegas.

I sin embargo, el mismo señor Ministro, que tan terminantemente se espresaba, colocado, como se encuentra, en una situacion difícil obligado a contemporizar con su colega de Obras Públicas, llegó a decir: no se hagan las reparaciones que los ferrocarriles demandan; pero cómprense esos ferrocarriles.

Este proyecto, ademas del precio de compra, viene aparejado de un gasto ascendente a doscientas i tantas mil libras, destinadas al arreglo de la trocha, al equipo i a la adquisicion de material rodante.

El señor Ministro de Hacienda, obligado a decir la verdad i a guardar su responsabilidad sobre las finanzas, dice: cómprese solamente la línea; pero no se hagan los demas gastos que esa adquisicion impone. I yo contesto: ¿cómo vamos a comprar ese ferrocarril, si no autorizamos los fondos indispensables para las reparaciones que necesita, puesto que hoi solo existen las ruinas del antiguo ferrocarril?

El año 88, cuando por primera vez se trató de esta compra, se observó lo mismo: ¿cómo vamos a comprar este ferrocarril si no hacemos los gastos necesarios para repararlo, i ponerlo en movimiento, a fin de que pueda prestar debidamente sus servicios?

Comprarlo i dejarlo en el estado en que hoi se encuentra no seria prudente, porque en esas condiciones la línea i el material se continuarian destruyendo i no prestarian servicio alguno.

El señor FERNANDEZ ALBANO (Ministro de

Obras Públicas).—Me permito observar al señor Diputado que no hai contradiccion alguna entre las ideas emitidas por el señor Ministro de Hacienda i las espresadas por el que habla.

Cuando tomé parte en este debate, dije de un modo bien esplícito que entraba en los propósitos del Gobierno el no hacer desembolsos fuertes en la reparacion i equipo de las líneas que se iban a adquirir. Posteriormente, el señor Ministro de Hacienda ha confirmado esta misma aseveracion, esponiendo que, en ningun caso, se entraria en desembolsos que importaran la esportacion de capitales.

La seccion de Elqui se rehabilitaria; pero su reconstruccion no se verificaria con elementos que hubieran de traerse del estranjero, sino con los que existen en el pais.

El Gobierno posee bastantes rieles; no tendria mas que comprar los durmientes i pagar a los operarios.

Ve, pues, la Honorable Cámara i ve el señor Diputado que no hai contradiccion alguna entre las palabras del señor Ministro de Hacienda i las mias.

Era la rectificacion que deseaba hacer.

Agradezco al señor Diputado la interrupcion que se ha servido permitirme.

El señor WALKER MARTINEZ.—La contradiccion existe, puesto que el Gobierno presentó este proyecto aparejado con un mayor gasto de doscientas mil libras esterlinas para reparaciones, i ahora el señor Ministro de Hacienda dice que no es conveniente hacer ese desembolso. No es conveniente invertir ni una libra mas, agregaba el señor Ministro, porque nuestras remesas de fondos al estranjero, para servir la deuda esterna, cada dia se van haciendo mas gravosas i difíciles de atender. I a pesar de esto, el señor Ministro, que nos aconseja que nos abstengamos de hacer nuevas obras porque la situacion económica del pais no lo permite, por complacencia política nos dice que se paguen las doscientas sesenta i cinco mil libras del precio de compra, pero que no se autoricen otros gastos en ese ferrocarril; i el señor Diputado por Ovalle, que talvez no es hombre de muchos números, sin sacar la cuenta de los gastos que habrá que hacer con posterioridad a la compra, para dejar ese ferrocarril en mediano estado de servicio público, juzga que esos gastos serian insignificantes i que no demandarian, como lo demandarán efectivamente, un fuerte desembolso al Erario nacional.

¿Qué importa que se haga este sacrificio, dice Su Señoría, cuando es un sacrificio a plazo?

Aquí debemos mirar las cosas tal como son, señor.

El crédito por doscientas sesenta i cinco mil libras que compromete nuestra firma es como si de las arcas nacionales estrajéramos ese dinero. Tanto importa un nuevo empréstito como un nuevo desembolso.

Para el señor Ministro de Hacienda la dificultad única es el desembolso del dinero; pero deja que se paguen las doscientas sesenta i cinco mil libras bajo reserva de que no se efectúen las reparaciones que el ferrocarril necesita a fin de quedar espedito para el servicio público. Esta argumentacion no puede ser aceptable, señor, porque una vez adquirido el ferrocarril no podemos dejarlo así como obra muerta; de modo que, si en la discusion de los presupuestos se nos pide un millon de pesos para repararlo, nos veremos obligados a votar el millon, atendido que el autorizar la compra lleva envuelta la obligacion de conceder los fondos necesarios para que pueda dejarse al ferrocarril en estado de prestar debidamente sus servicios.

Es incuestionable que la autorizacion de esta compra, implícitamente compromete nuestros votos para conceder los recursos necesarios a la reparacion de la línea, pues el que autoriza un acto naturalmente debe admitir sus consecuencias obvias.

La conveniencia nacional i los principios de Gobierno están por que no se negocien nuevos empréstitos inútiles ni tampoco se emprendan nuevas obras inútiles; i, a pesar de esto, el señor Ministro de Hacienda, por via de transaccion con su colega de Gabinete i con sus colegas de partido, consiente en que se haga el gasto, en que se vaya a la obra.

Se dice: los fondos para este fin los buscaremos en otra parte; pero, como ya lo he dicho, esto no es una disculpa que pueda ser aceptada para autorizar un gasto que por ahora, a lo ménos, carece de utilidad i de urjencia.

Desde que se ha hablado de esta adquisicion, como saben los señores Diputados, las acciones han subido por los aires, i con mucha razon, porque estos negocios comerciales se balancean por lo que tienen, el debe con el haber, i segun sea la diferencia que haya en favor de una o de otra cuenta así será el estado en que se encuentre la negociacion i por consiguiente el valor de las acciones de ella; lo mismo que las acciones valen mas ántes de ser pagado el último dividendo que despues de verificado ese pago.

Tocante a la observacion del señor Diputado por Ovalle cuando decia que el Estado no iba a comprar este ferrocarril en condiciones desfavorables para él, debo tomar nota de un hecho que será bastante ilustrativo para la Honorable Cámara.

¿Sabe el señor Ministro de Obras Públicas cómo han sido cotizadas por el Director del Tesoro las acciones de esta Compañía, para los efectos del pago de la contribucion de haberes?

Rogaria a Su Señoría me dijera si conoce el dato.

Pues yo se lo voi a dar.

El Director del Tesoro cotizó estas acciones, para el efecto a que me he referido, en el sesenta por ciento de su valor, o sea en sesenta pesos cada una; de modo que tenemos un dato oficial que nos da es verdadero valor de esas acciones, i sin embargo, vemos que el Estado quiere pagarlas a ciento diezinueve pesos cada una. Con un favor tan notorio concedido a esa empresa particular, hacemos que vuelvan al estranjero capitales que estaban sirviendo en Chile i que bien podrian haber continuado sirviendo por muchos años. Con el objeto de evitar esta salida de capitales del pais, i de que el Gobierno no pague por una obra mas de lo que realmente vale, he insinuado la idea de que, en lugar de comprar ese ferrocarril, se subvencione a la Compañía con doscientos mil pesos al año, idea que no he visto combatida por el señor Alfonso ni por ninguno de los defensores del proyecto.

He oido decir, sin embargo, que esta subvencion no dejaria al Estado utilidad alguna, ni siquiera un durmiente. Aseveracion que en mi concepto carece de exactitud, por cuanto la subvencion nos economi-

zaria el tener que estar sirviendo una deuda de doscientas sesenta i cinco mil libras esterlinas por una interminable serie de años.

I todavía, señor, si la suma propuesta pudiera parecer exajerada, podria reducirse a ciento cincuenta mil pesos, i ¿qué inconveniente habria en aceptarla? Se arguye que los interesados talvez no la admitirán; pero esto no me parece posible, puesto que con tal subvencion la Compañía quedaria en mejores condiciones que las actuales para esplotar su ferrocarril, favoreciendo a la provincia de Coquimbo.

Todavía se observa que si la Compañía aceptase la subvencion, una vez trascurridos los tres años de su vijencia, volveria a acordar tarifas altas.

Señor: no es dable que se hagan estos argumentos. ¿Por qué, si el Gobierno les da la subvencion en dinero sonante i al contado, no habrian de bajar sus tarifas los accionistas del ferrocarril de Coquimbo?

Pero nó: los interesados en la aprobacion de la compra, cierran la puerta a toda transaccion de las ideas emitidas en esta Cámara. Para Sus Señorías no hai camino posible fuera del que Sus Señorías desean que se adopte. Esta es la verdad de lo que ocurre.

He querido llamar la atencion de la Honorable Cámara hácia este punto porque deseo dejar constancia de mis ideas para justificar mi oposicion al proyecto del Ejecutivo, en cuyo análisis no he querido entrar mas que para colocarme en un terreno que nos es comun a todos.

La razon de los treinta años de riqueza de la provincia de Coquimbo, no es razon que pueda hacerse valer en un Parlamento serio: como tampoco es razon el que se imponga al Estado una carga enorme para adquirir los ferrocarriles de aquella provincia, nada mas que porque en el resto de la República hai sesenta millones de pesos invertidos en ferrocarriles.

Esto no es admisible, honorable Presidente: razones de esta naturaleza no pueden alegarse por los directores de un Estado. Los directores de un Estado, en esta clase de negocios, deben ajustar sus actos a las doctrinas económicas.

Si el honorable Diputado por Ovalle presentara mañana mismo un proyecto de venta de los Ferrocarriles del Estado, yo se la aceptaria sin vacilar.

Creo que estos ferrocarriles deben venderse para invertir su valor en la construccion de nuevos ferrocarriles en otras rejiones del pais; pero no acepto, como se ha creido, que restrinjamos la accion del Ejecutivo en una parte del territorio para estenderla a otra parte.

Nó, señor: lo que nosotros queremos es que donde falta el capital, acuda el Estado, pero no que por el hecho de haber ferrocarriles del Estado en unas provincias vaya el Estado a comprar los que ya existen en otras. I como el honorable Diputado de Ovalle ha insistido tanto en «los Diputados de la derecha» en «los Diputados conservadores», dando con esto, o queriendo dar a este debate cierto aspecto político, que en verdad no tiene ni puede tener, voi a apoyar mis observaciones en una opinion autorizada del liberalismo i, por consiguiente, de alguna significacion para Su Señoría.

La cuestion de la compra de los ferrocarriles de Coquimbo se ajitó en el año 88 en esta Cámara con motivo de la idea de adquirir el ferrocarril de Elqui, que acababa de ser destruido por un aluvion en el valle de Coquimbo.

Destruido este ferrocarril, se pensó en adquirirlo para dar las necesarias vías de comunicacion a los departamentos de Coquimbo, Serena i Elqui, reconstruyéndolo una vez comprado.

La comision respectiva informó favorablemente la idea de la compra, i entónces un señor Diputado que hoi comparte la responsabilidad del Ministerio en este negocio, i que entónces, como hoi, desempeñaba la cartera de Justicia, el señor Toro, alzó su voz para oponerse a este proyecto. El honorable señor Toro decia:

«El asunto tiene un aspecto económico o financiero, i su aspecto político. En el primero, envuelve aquella gravísima cuestion, en todas partes debatida i no resuelta, entre el proteccionismo i el libre-cambio. Por mi parte, declaro que, en tésis jeneral, no soi proteccionista de unas industrias o ciudadanos en contra o a costa de los demas.

»Si por estar abatida en las provincias del norte la industria minera, hubiera de creársele una situacion privilejiada, con el mismo o mejor derecho podrian reclamar igual proteccion otras industrias tambien abatidas o desprovistas de condiciones de prosperidad.

»Los centros mineros de Coquimbo i de Atacama tienen ferrocarriles de estraccion; pero, como éstos se encuentran en mal estado i como sus dueños particulares han establecido tarifas mas altas, se pide que el Gobierno los compre para proporcionar a los mineros ferrocarriles completos i fletes baratos, a título de proteccion.

»Con el mismo o con mejor derecho podrian reclamar que el Estado les construyera ferrocarriles, otros centros mineros o de cualquiera otra industria como la de los madereros, por ejemplo, que no tenga ferrocarriles de ninguna clase, ni buenos ni malos, ni caros ni baratos.

»Por otra parte, bajo el réjimen del papel-moneda, que es nuestra desesperante pesadilla, ¿es prudente que el Estado éntre a invertir, en obras como las indicadas, sumas tan cuantiosas como las pedidas?

»¿Puede el Estado comprar cuando no paga la deuda del papel-moneda, deuda sin plazo i sin interes, que perturba todo nuestro mecanismo económico, industrial o financiero?

»Yo creo que nó señor Presidente. Entre comprar o vender, ántes estaria yo por vender.

»Es ése el aspecto económico. Bajo el aspecto político del asunto, éste reviste igualmente caracteres de gravedad. Con el proyecto indicado van a aumentarse considerablemente los medios de accion, ya tan poderosos del Presidente de la República; i cuando la aspiracion jeneral tiende a reducir el poder presidencial no puede admitirse que se le dé mayor fuerza.

»Por todo esto, yo celebraria que el honorable Ministro reconsiderara el asunto i no insistiera en su indicacion.»

Como se ve, el argumento del señor Toro ha sido reproducido ayer por el honorable señor Pérez de Arce.

Pero hai mas todavía. El honorable señor Toro continuaba:

«Se dice que lo especial del caso justifica la com-

pra del ferrocarril de Elqui; i como los demas ferrocarriles de Coquimbo i de Atacama se encuentran en situacion diferente, cree i espera el honorable señor Walker Martínez que los proyectos pendientes, relativos a compra de los últimos, serán desechados por la Cámara.

»Señor: yo no acepto la compra de ninguno, estaria dispuesto a hacer cierta violencia a la apreciacion del asunto, i llegaria a dar mi voto favorable a la compra del ferrocarril de Elqui si los demas fueran préviamente desechados.»

Esta era la opinion del honorable señor Toro, i como se vé, Su Señoría abundaba en mis ideas, lo cual probará al honorable Diputado por Ovalle que estas cuestiones no se tratan con criterio de mercachifles, es decir con balanzas, pesando números e intereses, como lo ha insinuado Su Señoría.

Esto, pues, señor Presidente, se ha manifestado por uno de los miembros del partido liberal i por uno de los señores Ministros que hoi forman parte del Gabinete, i que talvez está mas cerca de aquellos bancos que tantas campañas han hecho en favor del proteccionismo; de modo que no debemos insistir mucho en alusiones de carácter político, estando de por medio una cuestion de liso i llano interes nacional.

Desde el principio de esta discusion yo he combatido la compra del ferrocarril de Coquimbo porque la considero un mal negocio para el Estado; porque el Estado, segun declaraciones del Gobierno—i aludo a las palabras del señor Ministro de Hacienda—no está en situacion de poder comprometer su crédito, i porque si se trata o desea hacer algun beneficio a la provincia de Coquimbo, el camino está abierto, aceptándose la idea de dar una subvencion a la Compañía.

¿Cómo, se dice, vamos a subvencionar a una empresa privada, que tiene ciertas espectativas en el negocio que hace? Pero esta no puede ser una observacion atendible, puesto que constantemente hemos estado concediendo subvenciones análogas a otras empresas particulares.

¿No subvencionamos a las Compañías de Vapores que prestan servicios semejantes a las de los ferrocarriles? ¿No garantizamos con un tanto por ciento las construcciones de ferrocarriles por empresas privadas? Pues bien, señor, si la idea que he propuesto hubiera de encontrar una resistencia tan tenaz, con la misma lójica que se hace esa resistencia deberia sostenerse que al Estado no le corresponde subvencionar a las compañías de vapores, ni tampoco garantizar los capitales que se emplean en la construccion de ferrocarriles debida a la iniciativa individual. No se acepta la idea de la subvencion, natural i corriente, i se sostiene en cambio que el Estado debe gastar seis millones de pesos en la adquisicion de un ferrocarril, haciéndose caso omiso de las teorías i prescripciones de la economía política, que en los momentos actuales nos conviene mucho tener mas presentes que nunca, dada la situacion financiera por que atraviesa el pais.

Creo, pues, señor Presidente, que la Cámara no debe autorizar la compra de esta línea férrea porque, aparte de las consideraciones jenerales que he espuesto, le cumple considerar los miles de pesos anuales que necesariamente impondrá al Estado el servicio de la deuda que va a contraer en el estranjero para atender al pago de esa compra inútil.

Me encuentro un poco fatigado, señor Presidente, por cuyo motivo dejo la palabra.

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

El señor BAÑADOS ESPINOSA.—Yo querria decir unas pocas; pero, si ningun señor Diputado la pide, renunciaria a ella con tal de que terminase hoi la discusion jeneral de este proyecto.

El señor VIDELA (Presidente).—Si ningun señor Diputado usa de la palabra, daré por cerrado el debate.

Cerrado el debate.

En votacion jeneral el proyecto.

Votado el proyecto, resultaron 21 votos por la afirmativa i 2 por la negativa, habiéndose abstenido de votar un señor Diputado.

(Al votar:)

El señor EDWARDS (don Guillermo).—No voto porque soi hermano de un accionista de esta empresa.

El señor ROBINET.—Sí, señor, para que alguna vez se haga algo por las provincias del norte.

(Despues de la votacion:)

El señor WALKER MARTINEZ.—No hai *quorum* para proclamar la votacion.

El señor ALFONSO.—Creo que el señor Diputado se equivoca; es preciso no confundir a los Diputados con los votos. El Reglamento habla de Diputados i no de votos.

El señor VIDELA (Presidente).—Por mi parte, no me atreveria a resolver este caso sin consultar a la Cámara.

El señor WALKER MARTINEZ.—Yo reclamo, porque no hai *quorum*.

El señor ROBINET.—Aquí no hai reclamo posible, puesto que dentro de la sala hai veinticuatro Diputados, i el Reglamento habla de Diputados i no de votos.

El señor BAÑADOS ESPINOSA.—Hai tres modos de votar: por la afirmativa, por la negativa i en blanco, o, lo que tanto vale, la abstencion.

El señor Edwards se ha abstenido, luego ha votado de esa manera i no se le debe eliminar; de modo que, reglamentariamente hablando, hai *quorum*.

El señor VIDELA (Presidente).—Dentro de la sala hai veinticuatro Diputados; pero uno de ellos se considera inhabilitado para votar.

El señor Walker Martínez se retira de la sala.

El señor VIDELA (Presidente).—Nos encontramos sin número para continuar en sesion: acaba de retirarse un señor Diputado.

El señor ROBINET.—Su Señoría no debió dejarlo retirarse.

El señor VIDELA (Presidente).—El Presidente carece de medios para obligar a un Diputado a que no se ausente de la sala.

El señor ROBINET.—Hai medios, señor Presidente; Su Señoría cuenta para ello con el prestijio que le da ese puesto.

El señor VIDELA (Presidente).—No habiendo número en la sala, se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

RICARDO CRUZ COKE,
Redactor.