Sesion 50.ª estraordinaria en 19 de Enero de 1895

PRESIDENCIA DEL SEÑOR YAÑEZ

SUMARIO

Se lee i aprueba el acta de la sesion anterior.—Cuenta.—El señor Rivera Jofré (Ministro de Guerra i Marina) da algunas esplicaciones sobre la venta del crucero *Esmeralda*.—Con este motivo se suscita un incidente en que toman parte los señores Robinet, Concha, Edwards don Eduardo i Barros Borgoño (Ministro de Relaciones Esteriores).—Se acuerda publicar los antecedentes de dicho negocio, poniéndose la Mesa de acuerdo con el respectivo Ministro para este efecto.—El señor Ministro de Guerra i Marina da algunos antecedentes, pedidos por el señor Guarello, sobre la construccion de un cuartel en Iquique.—Contestando una pregunta del señor Bannen el señor Barros Luco (Ministro del Interior) observa que ha remitido al Congreso dos proyectos de la Municipalidad de Concepcion referentes a servicios locales.—El señor Guarello analiza los documentos remitidos por el Ministerio del Interior i concernientes a los sucesos de Quilleta.—Contesta el señor Ministro.—Se acuerda, tácitamente, una indicacion del señor Ministro de Relaciones Esteriores para discutir, despues del ferrocarril trasandino, el presupuesto de ese ramo.—Se aprueba una indicacion del señor Lámas para discutir, ántes de la órden del dia, un proyecto sobre concesion de montepío a las viudas de militares que se hubieren casado sin permiso legal.—Se pone en discusion i se aprueba en jeneral este proyecto.—Puesto en discusion particular queda para segunda discusion, a pedido del señor Feliú.—Se pone en discusion jeneral i se aprueba en esta forma el proyecto relativo al ferrocarril trasandino.—Se entra a la discusion particular i, habiendo llegado la hora, queda ella pendiente.

DOCUMENTOS

Oficio del señor Ministro del Interior con el que remite los antecedentes relativos a los sucesos ocurridos últimamente en Quillota i solicitados por los señores Guarello i Feliú.

Oficio del señor Ministro de Guerra i Marina con el que remite los antecedentes relativos a la venta del crucero *Esmeralda*, antecedentes solicitados por el señor Robinet.

Informe en minoría del señor González Errázuriz sobre reforma de la lei municipal.

Se lee i aprueba el acta siguiente:

«Sesion 49.ª estraordinaria en 18 de enero de 1895.—Presidencia del señor Valdes Valdes.—Se abrió a la 1 h. 25 ms. P. M. i asistieron los señores:

Alfonso, Paulino	Boizard, Cárlos
Balmaceda, Rafael	Bunster, J. Onofre
Bannen, Pedro	Campo, Máximo (del)
Barriga, Juan Agustin	Concha S., Cárlos
Bello Codecido, Emilio	Correa S., Juan de Dios
Besa, Cárlos	Corbalan Melgarejo, Ramon
Cruzat, Ricardo	Palacios, Cárlos A.
Délano, Alfredo	Pinto Agüero, Marcial
Díaz Besoain, Joaquin	Pleiteado, Francisco de P.
Donoso Vergara, Pedro	Prieto Hurtado, Joaquin
Edwards, Eduardo	Robinet, Cárlos T.
Edwards, Guillermo	Salinas, Manuel
Errázuriz, Ladislao	Sanhueza Lizardi, Rafael
Errázuriz, Javier	Scotto, Federico
Feliú, Daniel	Silva Cruz, Raimundo
Ferrada, Manuel Francisco	Silva Ureta, Ignacio
Gazitúa B., Abraham	Silva Vergara, J. Antonio
González, Juan Antonio	Tocornal, Juan E.
González E., Nicolas	Undurraga V., Francisco
Guarello, Anjel	Urrejola, Gonzalo
Herquiñigo, Aníbal	Valdes Cuevas, J. Florencio
Ibáñez, Maximiliano	Vázquez, Erasmo
Infante, Pastor	Velázquez, José
Irarrázaval, Cárlos	Velázquez, José Domingo
Lámas, Alvaro	Vergara, Luis A.
Lazcano, Agustin	Vidal, Francisco A.
Mac-Iver, David	Videla, Eduardo
Mathieu, Beltran	Walker Martínez, Joaquin
Matte Pérez, Ricardo	Yáñez, Elodoro
Meeks, Roberto	i los señores Ministros del Interior, de Relaciones Esteriores, de Obras Públicas i de Hacienda i el Secretario.
Montt, Pedro	
Mundt, Santiago	
Ochagavía, Silvestre	
Ossa, Macario	

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

Se dió cuenta de una mocion del señor Palacios en que propone un proyecto de reforma del art. 23 del Reglamento.

A Comision de Constitucion, Lejislacion i Justicia.

Se procedió a la eleccion de Presidente i 1.° i 2.° vice-Presidentes.

El resultado del escrutinio entre 56 votantes, siendo 29 la mayoría absoluta, fué el siguiente:

Para Presidente

Por el señor Valdes Valdes don Ismael....	42	votos
Por el señor Donoso Vergara don Pedro...	1	»
En blanco.....	13	»
Total.....	56	votos

Para primer vice Presidente

Por el señor Besa don Carlos.....	33	votos
Por el señor del Campo don Máximo.....	1	»
En blanco.....	22	»
Total.....	56	votos

Para segundo vice Presidente

Por el señor Yáñez don Eliodoro	42	votos
Por el señor Videla don Eduardo	1	»
En blanco	13	»
Total	56	votos

Quedó, en consecuencia, reelejida la actual Mesa directiva.

El señor Barros Luco hizo indicacion para tratar preferentemente en la sesion de las modificaciones introducidas por la Honorable Cámara de Senadores en el proyecto que autoriza el cobro de las contribuciones i en seguida continuar en la discusion de los presupuestos.

El señor Mathieu hizo indicacion para que se diera preferencia al proyecto propuesto por la Comision de Gobierno sobre concesion a don Guillermo Lawrence para construir un ferrocarril de San Vicente a la línea central entre Concepcion i Talcahuano. Usaron de la palabra los señores Barros Luco (Ministro del Interior), Montt i Bannen.

El señor Robinet hizo indicacion para que se tratara del aviso dado por el señor Jordan con motivo de ausentarse del pais i que se contestara dicha comunicacion. Usaron de la palabra los señores Walker Martínez, Silva Cruz, Alfonso i Bannen.

El señor Silva Cruz formuló indicacion para que la Cámara declarara que no era necesario que el Diputado que se ausentaba pidiera permiso. Por asentimiento unánime se acordó acusar recibo de la comunicacion del señor Jordan.

El señor Vergara preguntó si habrian llegado ciertos datos pedidos al señor Ministro de Industria i Obras Públicas. Usó de la palabra el señor Fernández Albano (Ministro de Industria i Obras Públicas).

El señor Guarello formuló varias observaciones acerca del procedimiento del Gobernador de Quillota. Usaron de la palabra los señores Barros Luco (Ministro del Interior), Feliú, Bannen i Meeks. El señor Feliú pidió al señor Ministro del Interior remitiera a la Cámara el Reglamento Interior de la Municipalidad de Quillota.

El señor Walker Martínez hizo diversas consideraciones sobre la venta del *Esmeralda*. Usaron de la palabra los señores Barros Luco (Ministro del Interior), Robinet i Feliú.

Terminada la primera hora fueron aprobadas por asentimiento unánime las indicaciones del señor Barros Luco (Ministro del Interior) i del señor Mathieu.

Se suspendió la sesion.

Puesto en discusion jeneral el proyecto de la Comision de Gobierno sobre concesion a don Guillermo Lawrence para construir un ferrocarril, fué aprobado por unanimidad, sin debate.

Entrando en la discusion particular, se puso en discusion el artículo 1.° Usaron de la palabra los señores Montt, Mathieu, Vergara, Díaz Besoain, Fernández Albano (Ministro de Industria i Obras Públicas) i Alfonso.

El señor Díaz Besoain hizo indicacion para que el inciso 2.° se redactara así: «Concédese igualmente el uso de los terrenos fiscales situados en la playa de la bahía de San Vicente, necesarios, etc.»

El señor Alfonso propuso que el inciso se redactara así: «Concédese igualmente el uso de los terrenos fiscales situados en la costa de San Vicente, necesarios, etc.»

Cerrado el debate, se dió por aprobado el artículo. La modificacion propuesta por los señores Díaz Besoain i Alfonso se aprobó por 25 votos contra 19, en la forma que le dió el señor Alfonso.

El señor Fernández Albano (Ministro de Industria i Obras Públicas) manifestó la conveniencia de introducir un artículo que consignara ciertas ideas para el caso en que el ferrocarril fuera espropiado. El señor Alfonso hizo indicacion para que el artículo se redactara así: «Si ocurriera el caso de espropiacion del ferrocarril por razon de utilidad pública, se tomarán en consideracion los trabajos de habilitacion de terrenos, hechos hasta el presente por el Estado i de que se aprovechase el ferrocarril.» Usaron de la palabra los señores Vergara i Montt. El artículo propuesto se aprobó por 25 votos contra 18.

Los artículos 2.°, 3.°, 4.° i 5.° del proyecto fueron aprobados por asentimiento unánime i sin debate.

Puesto en discusion el artículo 6.°, el señor Mathieu hizo indicacion para que el artículo se redactara así: «Caducarán el permiso i las concesiones que por esta lei se otorgan si el empresario no presentase los planos para su aprobacion o no rindiese la fianza o no iniciase i terminase los trabajos en los plazos fijados en el artículo 3.°» Usó de la palabra el señor Vergara. Se dió por aprobado el artículo. La indicacion del señor Mathieu para agregar la frase «o no rindiese la fianza» se aprobó por 31 votos contra 13.

El proyecto aprobado dice así:

«Art. 1.° Concédese a don Guillermo Lawrence o a quien sus derechos represente, permiso para construir i esplotar una línea de ferrocarril de vapor entre la bahía de San Vicente i un punto de la línea de los ferrocarriles del Estado situado entre las estaciones de Concepcion i Talcahuano.

Concédese igualmente el uso de los terrenos fiscales situados en la costa de San Vicente necesarios para la construccion de la línea, estaciones, muelles i demas edificios anexos.

Art. 2.° Si ocurriera el caso de espropiacion del ferrocarril por razon de utilidad pública, se tomarán en consideracion los trabajos de habilitacion de terrenos hechos hasta el presente por el Estado i de que se aprovechare el ferrocarril.

Art. 3.° Se declaran de utilidad pública los terrenos de propiedad municipal o particular que hubieren de adquirirse durante el tiempo de la construccion de la línea para la vía férrea, sus estaciones i muelles.

Art. 4.° La línea tendrá el mismo ancho que la de los ferrocarriles del Estado.

Los planos de la obra se someterán a la aprobacion

del Presidente de la República en el término de tres meses, contados desde la promulgacion de esta lei.

Los trabajos se iniciarán en el plazo de dieziocho meses contados desde dicha promulgacion i se concluirán, entregándose el ferrocarril al tráfico público, dos años despues de su iniciacion.

Art. 5.° El concesionario dará una garantía por valor de cinco mil pesos, que quedará a beneficio fiscal si no diere cumplimiento a las obligaciones que se le imponen en el artículo 3.°

Art. 6.° Las tarifas para el trasporte de carga i pasajeros serán formadas de acuerdo con el Presidente de la República.

Art. 7.° Caducarán el permiso i las concesiones que por esta lei se otorgan si el empresario no presentare los planos para su aprobacion o no rindiere la fianza, o no iniciare i terminare los trabajos en los plazos fijados en el artículo 3.°

Se pasó a tratar de las modificaciones introducidas por la Honorable Cámara de Senadores en el proyecto que autoriza el cobro de las contribuciones.

Respecto de la primera, que consiste en agregar un inciso al núm. 1.° del artículo 1.°, usaron de la palabra los señores Fernández (Ministro de Hacienda) i Concha. Fué aprobada por 31 votos contra 14, absteniéndose de votar un señor Diputado. El inciso que se agrega dice así: El avalúo de propiedades raices que servirá de base en el año de 1895, para el cobro de las contribuciones a que se refiere el inciso precedente, será el mismo que rejirá para 1894.

Las otras dos modificaciones, para suprimir el número 4.° del mismo artículo i las palabras «e instruccion» que en el encabezamiento del artículo 4.° aparecen despues de la frase «a favor de instituciones de beneficencia», fueron aprobadas por asentimiento unánime.

A indicacion del señor Ministro de Hacienda se acordó tramitar el proyecto sin esperar la aprobacion del acta.

Continuó la segunda discusion de la partida 55, provision de agua potable, del presupuesto del Ministerio del Interior, conjuntamente con la indicacion del señor Barros Luco (Ministro del Interior) para elevar a 200,000 pesos el ítem de 100,000 aprobado por la Honorable Cámara de Senadores para provision de agua potable.

Se hicieron las siguientes indicaciones, que, votadas oportunamente, dieron el resultado que se indica:

Por el señor Ossa para que se agregue el siguiente:

Item ... Para proveer de agua potable a la ciudad de San Cárlos..... $ 10,000

Se desechó por 37 votos contra 3.

Por los señores Balmaceda, Feliú i Alfonso para agregar el siguiente:

Item ... Para iniciar trabajos de agua potable i desagües en la Serena..... $ 50,000

Se desechó por 22 votos contra 17.

Por el señor Sanhueza para que el ítem propuesto por el señor Ossa para San Carlos se redujera a 50,000 pesos.

Se desechó por 26 votos contra 14.

Por el señor Meeks para agregar el siguiente:

Item ... Para trabajos de provision de agua potable en Limache..... $ 10,000

Se desechó por 26 votos contra 13.

Por el señor Edwards don Eduardo para que el ítem aprobado por el Honorable Senado se aumente en 20,000 pesos sobre lo indicado por el señor Ministro del Interior para proveer de agua potable a San Javier de Loncomilla i a Melipilla.

Fué desechada por 34 votos contra 4.

El señor Ibáñez hizo indicacion para que se consultara el siguiente:

Item ... Para iniciar trabajos de provision de agua potable en las ciudades que determine el Presidente de la República..... $ 50,000

Fué desechada por 30 votos contra 9.

El señor Gazitúa formuló indicacion para que al ítem único se agregara lo siguiente:

«A prorata de los pedidos que durante tres meses hicieren las municipalidades i en proporcion equivalente a las cantidades que destinaren esas mismas municipalidades para los servicios de agua potable, 400,000 pesos.»

Se hicieron indicaciones subsidiarias por el señor Errázuriz don Ladislao, para dar a Illapel igual suma que la que se acordara para San Cárlos i por el señor Valdes Cuevas para que la suma pedida para San Javier por el señor Edwards fuera de 17,000 pesos.

No se votaron por haber sido desechadas las indicaciones principales.

La partida se dió por aprobada en la forma propuesta por el Honorable Senado con la indicacion del señor Ministro del Interior con un voto en contra.

Habiendo llegado la hora, se levantó la sesion.

Eran las 6 P. M.

Se dió cuenta:

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

«Santiago, 19 de enero de 1895.—Tengo el honor de remitir a V. E. los antecedentes relativos a los sucesos acaecidos últimamente en Quillota i solicitados por los señores Diputados Anjel Guarello i Daniel Feliú.

Dios guarde a V. E.—*R. Barros Luco.*»

2.° Del siguiente oficio del señor Ministro de Guerra i Marina:

«Santiago, 19 de enero de 1895.—Tengo el honor remitir adjuntos a V. E. todos los antecedentes relativos a la venta del crucero *Esmeralda* a la República del Ecuador, antecedentes que el señor Diputado por Copiapó don Cárlos T. Robinet tuvo a bien pedir al Departamento de Marina por conducto de esa Honorable Cámara.

Dios guarde a V. E.—*Cárlos Rivera Jofré.*»

3.° Del siguiente informe:

«Honorable Cámara:

La Comision mista que ha informado sobre el proyecto de reforma de la lei de municipalidades pro-

pone que se faculte al Presidente de la República, de acuerdo con el Consejo de Estado, para someter a su autoridad las policías de todo el territorio nacional.

Esta medida, en la forma que se ha propuesto, tiene inconvenientes de la mayor gravedad.

Los términos en que la autorizacion está conferida en la reforma propuesta, hacen posible que la accion del Gobierno se lleve, no solo a las poblaciones ajitadas i numerosas sino a los campos i aldeas lejanas i aisladas, i que entónces tenga mas el resultado de producir trastornos de carácter político e inconvenientes que el de asegurar la tranquilidad i el buen servicio público.

Las policías de poca importancia por su número i por las localidades a que sirven, no pueden ofrecer graves peligros a la tranquilidad i estarán siempre mui inmediatamente vijiladas por los vecinos i contribuyentes, para que convenga abrir la puerta a que la accion gubernativa central vaya a ejercerse a todos los rincones del pais, guiada por los informes engañosos i en manos de ajentes de poca importancia política i de ninguna responsabilidad.

En los territorios municipales de esta categoría la policía es el servicio que mas vivamente llama la atencion de todos, i aun podria decirse que forma el anhelo predominante, sin el cual tienen, i con justicia, mui poca importancia las demas ramas del servicio local.

I puede observarse, por el contrario, que en las grandes poblaciones, en que los demas servicios tienen el desarrollo correspondiente a su importancia, la policía no preocupa tan esclusivamente la atencion del vecindario, la cual puede estar, mas bien, demasiado recargada con los diferentes asuntos que tienden al bien de las ciudades.

Por otra parte, esta autorizacion tan absoluta, amplia e ilimitada en cuanto a determinar los casos en que puede ejercerse, i a señalar las policías que pueden ser sometidas al poder central, es sobremanera vaga e indeterminada, i mui deficiente en cuanto a establecer las atribuciones que sobre las policías ha de tener el Presidente de la República, i la forma en que las ha de ejercer.

Inspirado el proyecto por la idea de llevar la accion del poder central a las poblaciones mas lejanas i hasta los mas solitarios campos, ha debido conceder la facultad, solo para ser ejercida eventual i transitoriamente; lo contrario habria sido declarar esplícitamente que se queria destruir por completo la autonomía municipal.

Pero la idea de que la intervencion del poder central en las policías se habria de ejercer eventual i transitoriamente, ha dejado sin ser previstas ni salvadas numerosas e importantes dificultades, que se habrán de presentar para hacer estéril la accion del Gobierno, sin quitarle sus inconvenientes i peligros.

En efecto, en el proyecto de la mayoría de la Comision no se propone modificacion alguna en las facultades que los poderes municipales tienen en el mombramiento i remocion de los empleados de policía i en la fijacion de sus sueldos; i es natural que tales modificaciones no se propongan si hai el propósito de no sustraer sino por raro accidente la policía de la accion municipal; pero es evidente que la coexistencia de aquellas facultades municipales, con el mando de los ajentes del Ejecutivo en las policías, es ocasionada a mui graves conflictos i a luchas en la que el poder municipal no seria el mas débil en el terreno legal.

Es tambien digno de observarse que, en la mayor parte de los casos, un mismo territorio municipal comprende dos o mas subdelegaciones, i que en estos casos el Gobernador departamental seria el único a cuyo mando pudiera quedar la policía, por mas que estuviera lejana la cabecera del departamento, porque es evidente que el subdelegado de una seccion del territorio municipal no podria ser el jefe de una policía cuya accion se estiende a una o mas subdelegaciones diferentes.

Me encuentro, pues, en un doble disentimiento en cuanto a las policías con la mayoría de la Comision mista que ha informado sobre la reforma de la lei municipal.

Por una parte creo que la accion del poder central debe limitarse a los territorios municipales en que, por su importancia i por su poblacion, i por la fuerza efectiva de la policía, este servicio, sin ser una atencion esencial para la autonomía del municipio, puede, en manos del poder central, ser útil a intereses mas jenerales i quitar un incentivo poderoso a las luchas de partido, demasiado estimuladas en los principales centros de poblacion.

I por otra parte, creo que en estos casos, a fin de hacer eficaz la accion del poder central i de asegurar la disciplina i la perfecta responsabilidad de los funcionarios, el sometimiento de las policías al Presidente de la República debe ser permanente i debe ir acompañado de las facultades de nombrar, remover i pagar los empleados correspondientes. I es conveniente reducir la duracion de la vijencia de esta modificacion de la lei municipal, al tiempo fijado por la mayoría de la Comision para la vijencia de otras modificaciones propuestas.

En consecuencia propongo, en lugar del formulado por la mayoría de la Comision, el siguiente:

Art. 3.° Las policías de seguridad de los territorios municipales cabeceras de provincia quedan sometidas durante cinco años a la autoridad del Presidente de la República. Respecto a estas policías, las facultades que en el nombramiento i remocion de empleados confiere el artículo 30 de la lei vijente a las municipalidades, serán ejercidas por los Intendentes: los sueldos serán fijados por el Presidente de la República i pagados por el Erario Nacional, deduciéndose su monto de la subvencion fiscal que la respectiva Municipalidad deba recibir.

Santiago, 19 de enero de 1895.—*Nicolas González E.*

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—El señor Ministro de Guerra i Marina ha pedido la palabra para ántes de la órden del dia.

Puede el señor Ministro usar de la palabra.

El señor RIVERA JOFRE (Ministro de Guerra i Marina).—He pedido la palabra, señor vice-Presidente, para dar cuenta a la Cámara de que, en conformidad a los deseos del señor Diputado de Copiapó, trasmitidos al Ministerio mediante un oficio que he recibido ayer, he mandado hoi a la Mesa de esta

Honorable Cámara copia autorizada de todos los antecedentes relativos a la venta, hecha por el Gobierno chileno, del crucero *Esmeralda*, al Gobierno del Ecuador.

Por motivos imprescindibles, no pude estar presente en la sesion celebrada ayer por esta Honorable Cámara; pero, por las publicaciones de la prensa, me he impuesto de los discursos pronunciados ayer por los honorables Diputados de Santiago i de Copiapó, acerca de la venta de aquel crucero i de los rumores que han circulado en el público a propósito de ciertas perturbaciones que ha producido en el Ecuador este mismo negocio.

Como lo sabe la Cámara, esta transaccion fué iniciada i concluida por el Ministerio que presidió el honorable señor Mac-Iver.

De los antecedentes relacionados con ella, solo hace mui pocos dias he podido imponerme, i despues de la lectura i exámen minucioso que de ellos he hecho, puedo asegurar a la Cámara que el Gobierno chileno ha procedido, en su realizacion, con la mas perfecta correccion, digo mas, con la mas esquisita escrupulosidad.

Solo al amparo de un negocio que fué presentado al Congreso i despachado por éste en sesiones secretas, se han podido circular rumores que pueden afectar la honra del Gobierno de la República; solo al amparo de este secreto se han podido lanzar palabras inconvenientes que afectan la integridad de nuestros funcionarios públicos.

De la lectura de los antecedentes de este contrato se desprende, i así lo declaro ante la Cámara i el pais, que la honra i el prestijio personal de los altos funcionarios públicos que en él intervinieron en nada puede ser menoscabado; que el Ministerio presidido por el señor Mac-Iver consultó todas aquellas precauciones que eran necesarias para conservar incólume la honra de la Nacion, i que forman parte de los principios que sobre este punto tiene establecido el Derecho Internacional.

I a propósito de los antecedentes que existen en el Ministerio sobre este negocio, debo referir a la Cámara, ya que el honorable Diputado por Santiago hizo ayer alusion a ello, lo que ha ocurrido en estos últimos dias tocante a la peticion dirijida por el señor Juan Murillo al que habla, para que se le entregara copia de todos los antecedentes relativos a la venta del crucero *Esmeralda*, peticion que el señor Murillo hacia en nombre del Gobierno del Ecuador.

Para acreditar su personería, me exhibió el señor Murillo un cablegrama que le habia sido dirijido por el Gobernador de Guayaquil, quien, en nombre del Gobierno del Ecuador, le decia que pidiera al Gobierno de Chile copia de los antecedentes i documentos que dijeren relacion con el negocio de la *Esmeralda*.

Yo no me creí autorizado para acceder a esta exijencia con el mérito solo del cablegrama que se me exhibia. Las razones que tenia el que habla para proceder de esta manera, las comprenderá indudablemente la Cámara, sin necesidad de que las esprese yo.

No estimo correcto que se dé a un simple particular, copia de antecedentes relacionados con negocios de carácter internacional, i que han sido tratados en sesiones secretas por el Congreso, ántes que este particular presente las credenciales respectivas que lo invistan del alto carácter de ajente diplomático o confidencial del Gobierno de la nacion en cuyo nombre hace la peticion, o justifique que se encuentra efectivamente investido de la representacion de un gobierno estranjero ante el Gobierno de Chile.

Exijí al señor Murillo las credenciales que lo acreditaban ajente confidencial de su Gobierno, para poder darle a conocer los antecedentes por él solicitados.

El señor Murillo se disgustó por esta exijencia, creyendo que era bastante el mérito del cablegrama que habia recibido, para que se le entregaran las copias que solicitaba en nombre del Gobierno del Ecuador.

Agregué al señor Murillo que, si tenia interes en conocer los antecedentes a que se referia, debia recurrir primero a los medios usuales i corrientes segun el Derecho Internacional, que invisten a una persona con el alto carácter de representante de una nacion.

El señor Murillo me contestó que así lo haria.

Confío en que la Cámara estimará que este procedimiento era el único correcto.

Efectivamente en la tarde del dia 15 del mes en curso recibí un cablegrama firmado por el señor Ministro de Relaciones Esteriores del Ecuador, en el que me decia que esperaba que diera al señor Murillo copia de los antecedentes que él pedia en nombre del Gobierno del Ecuador.

Fácilmente comprenderá la Cámara que un simple cablegrama no se encuentra revestido de aquellas solemnidades imprescindibles para acreditar a una persona en el carácter de ajente confidencial de un Gobierno. Un cablegrama por sí solo no puede manifestar que él ha sido efectivamente dirijido por la persona que aparece firmándolo.

En esta situacion, creí de mi deber dirijir un cablegrama a nuestro Ministro diplomático acreditado ante el Gobierno del Perú, pidiéndole que se acercara al señor Ministro Diplomático del Ecuador ante el Gobierno del Perú a fin de que se sirviera preguntar a su Gobierno si reconocia al señor Murillo en su carácter de ajente confidencial.

El 16 recibí un cablegrama del señor Ministro de Chile en Lima en el que me espresaba que se habia acercado al señor Ministro del Ecuador i este diplomático le habia dicho que iba a consultar inmediatamente a su Gobierno i que en el acto le trasmitiria la contestacion que éste le diera.

Esto ocurria el 16; hoi estamos a 19: han trascurrido cuatro dias i hasta ahora no se ha puesto en conocimiento del Gobierno de Chile si el Gobierno del Ecuador ratifica su cablegrama del dia 15.

Dados estos antecedentes, fácil es comprender que la mera remision del cablegrama a que he aludido no es bastante para acceder a la peticion hecha por el señor Murillo, ínter este caballero no acredite su personería.

Sabe la Cámara que se han cometido i se cometen muchas supercherías con los telegramas, usando firmas supuestas. Es, por esto, necesario tomar toda clase de garantías para no ser víctima de una burla o de un abuso.

He ahí la esposicion somera de lo ocurrido respec-

to de las últimas incidencias suscitadas en la opinion pública i en la Cámara con motivo de la venta del crucero *Esmeralda*.

Los antecedentes que he remitido a la Mesa hacen la mas amplia luz sobre la correccion i escrupulosidad de nuestra Cancillería.

Antes de concluir, debo repetir el concepto que enunciaba al empezar. El honor al Gobierno de Chile i el respeto de las prácticas del Derecho Internacional han sido severa i estrictamente respetados i reconocidos.

Pueden, pues, la Cámara i el pais descansar en la confianza mas absoluta de que la conducta observada por nuestro Gobierno en este negocio ha sido perfectamente correcta.

I como la confirmacion de lo que afirmo se encuentra en los antecedentes de este negocio, podria acordarse que su publicacion se hiciera por la Mesa, poniéndose ella al efecto en conformidad con el que habla.

No creo que deba reservarse la publicacion de estos antecedentes; pero, como se trata de un negocio que ha sido tratado en sesion secreta, tanto por esta Honorable Cámara como por el Honarable Senado, me parece necesario proceder con cierta cautela.

Concluyo, señor vice-Presidente, con este punto, i paso a dar respuesta a una pregunta que dirijió el honorable Diputado por Valparaiso, señor Guarello, al que habla.

Su Señoría preguntó, no hace muchas sesiones, si el cuartel que se va a construir en Iquique se levantaria en el mismo local que ocupaba el antiguo cuartel, cercano del Mercado.

Segun ha espresado el señor Diputado, el terreno que ocupaba el antiguo cuartel se encuentra en parte o en su totalidad en litijio.

A este respecto debo decir a Su Señoría que el nuevo cuartel se construirá en otro sitio de propiedad fiscal, cercano a la playa i vecino a Cavancha.

Esto es todo lo que tengo que decir al honorable Diputado por Valparaiso.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—Puede usar de la palabra el honorable Diputado por Copiapó, que la ha pedido para ántes de la órden del dia.

El señor ROBINET.—Me doi la enhorabuena, señor, de haber sido el primero que en esta Cámara deseó hacer plena luz sobre la manera i forma en que se hizo al Gobierno del Ecuador la venta del crucero *Esmeralda*, que fué una de las naves de nuestra armada.

Las palabras tan precisas que acabo de escuchar al honorable Ministro de Marina me confirman en el juicio que, de antemano, tenia respecto a la correccion con que nuestro Gobierno habia realizado la venta de ese barco.

Los documentos enviados a la mesa de la Cámara, a solicitud mia, que he leido de prisa, me dejan la grata impresion de que el Gabinete presidido por mi respetado amigo el señor Mac-Iver, realizó la venta de la *Esmeralda* tomando un lujo de precauciones para hacer correctísimo ese negocio.

La venta del barco que ha dejado de pertenecer a nuestra escuadra, se hizo por escritura pública en que intervinieron el Cónsul Jeneral del Ecuador en Chile, a nombre de su Gobierno, i el Comandante Jeneral de Marina señor Castillo, como mandatario del nuestro.

Para confirmar la personería del Cónsul Jeneral ecuatoriano en Chile, nuestro Gobierno tuvo el acierto de pedir a nuestro Ministro en Lima, señor Lira, que obtuviera del representante diplomático del Ecuador en esa ciudad que la ratificara.

El Ministro ecuatoriano en el Perú confirmó la efectividad de que el Cónsul del Ecuador en Valparaiso procedia en la compra del *Esmeralda* con suficientes poderes de su Gobierno.

Esto deja en clara luz el correcto proceder del Gobierno de Chile.

Ayer, señor, al hablar del nombramiento del señor Murillo, hecho por cable, como ajente confidencial en Santiago del Ecuador, para investigar los antecedentes de la venta del *Esmeralda*, yo anticipé que era *rara la forma* en que se le acreditaba, porque el Derecho Internacional no reconoce *las credenciales cablegráficas*.

Veo, con gusto, que el honorable Ministro de Marina ha pensado como yo pensaba ayer.

Al pedir datos sobre este negocio, no tuve otro intento que el calmar la patriótica inquietud que—en estos instantes—domina al noble pueblo ecuatoriano.

No teniendo aquel pais representacion diplomática oficial en el nuestro, parecióme oportuno producir en el seno de esta Honorable Cámara el esclarecimiento de los hechos que felizmente he logrado.

Trasmitido talvez hoi mismo por cable, servirá para probar al Ecuador—con quien siempre hemos cultivado cordiales relaciones de amistad—que en esta Cámara de Diputados se han dado claros testimonios de las simpatías, bien sinceras, que inspira el pueblo ecuatoriano al pueblo chileno.

Para dar satisfactorio remate a este incidente, suplico al honorable Ministro de Relaciones Esteriores que confirme mi aserto de haberse ratificado por el Ministro del Ecuador en Lima la personería del Cónsul Jeneral ecuatoriano señor Noguera en Valparaiso—ántes de efectuarse la compra del *Esmeralda* que hizo a nombre de su Gobierno.

El señor BARROS BORGOÑO (Ministro de Relaciones Esteriores).—Voi a agregar unas pocas palabras para satisfacer una pregunta dirijida al que habla por el honorable Diputado por Copiapó.

Sabe ya la Cámara que este negocio fué ajustado por el Gobierno de Chile, desde su principio a su conclusion, en la forma mas correcta que se puede desear. El se entendió con funcionarios completamente autorizados, tanto el Cónsul Jeneral del Ecuador como las demas personas que en este negocio intervinieron.

Es efectivo que el señor Ministro del Ecuador, acreditado ante el Gobierno del Perú, declaró de una manera oficial que el Cónsul Jeneral del Ecuador residente en Valparaiso estaba comisionado especialmente por su Gobierno para llevar a término la negociacion relativa a la compra del crucero *Esmeralda*.

Considero innecesario agregar otras observaciones a las que ya ha hecho mi honorable colega el señor Ministro de Guerra i Marina.

Ya que estoi con la palabra, me permitiré rogar a

la Cámara que, si se llega a despachar en esta sesion el proyecto relativo al Ferrocarril Trasandino, se ocupe en la discusion del presupuesto del Ministerio de Relaciones Esteriores.

El señor ROBINET.—Pido la palabra solo para dar las gracias al señor Ministro por lo que acaba de decir, i que confirma, por lo demas, mis afirmaciones anteriores.

Creo, pues, que, despues de lo que se ha dicho aquí, podemos poner término a este debate de una manera satisfactoria para todos.

El señor CONCHA.—Pido la palabra.

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

El señor CONCHA.—No voi, señor Presidente, a agregar ninguna observacion sobre el asunto principal que se debate, pues con las esplicaciones que se han dado, queda establecido que toda esta negocia cion se ha desarrollado de un modo feliz para nosotros i en una forma bastante para tranquilizar las inquietudes propias i las desconfianzas ajenas.

Todo ha pasado de un modo correcto; la negociacion ha llegado a un término feliz i la entabló el Gobierno de Chile con ajentes debida i plenamente autorizados por el Gobierno ecuatoriano. Las palabras de los señores Ministros, la lectura que he alcanzado a hacer de los documentos remitidos a la Cámara, confirman la verdad de esta aseveracion.

Aun el pago hecho por el Gobierno ecuatoriano por medio de sus ajentes financieros en Europa se ha efectuado cumplidamente. Así consta de los cablegramas canjeados entre los banqueros del Gobierno del Ecuador i los del Gobierno de Chile, como asimismo de las comunicaciones dirijidas a nuestra Legacion en Lóndres i Paris.

Yo me felicito, señor Presidente, de que así sea, porque desaparecerán alarmas injustificadas i se apreciarán las cosas con mas tranquilidad.

Solo deseo, ya que estoi con la palabra, acojerme a una insinuacion que hacia el honorable señor Ministro de Guerra. Insinuaba Su Señoría la idea de dar publicidad a los documentos que existen en la Mesa de la Cámara relativos al negocio en cuestion.

Pero, atendiendo a la naturaleza de esos documentos i a la manera como la Cámara trató esta cuestion, añadia el señor Ministro que tambien habria conveniencia en proceder en esta materia con discretas precauciones.

Es verdad que este incidente se ha tratado aquí con elevada franqueza i sin reticencia alguna; a pesar de eso, es indudable que siempre tiene valor la observacion del señor Ministro.

Talvez todo se podria conciliar con que la Cámara acordase hacer la publicacion bajo la vijilancia de la Mesa, la cual, apartando aquellos documentos de importancia secundaria i que no tengan atinjencia directa con la cuestion misma, solo daria a la publicidad aquellos documentos bastantes para hacer luz completa en el asunto, para presentar la negociacion tal como ha sido, por su verdadero aspecto, i para quitar todo fundamento a rumores infundados i perjudiciales.

Yo creo que podemos tener plena confianza en el criterio de la Mesa, la cual, estoi seguro, procederá con espíritu sereno i tranquilo.

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

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—Tiene la palabra el honorable Diputado por Parral.

El señor EDWARDS (don Eduardo).—Voi a agregar dos palabras sobre este punto.

Yo no dudo ni por un momento que la negociacion de la *Esmeralda* ha sido conducida de una manera perfectamente correcta, i adoptándose todas las precauciones necesarias para saber con entera certidumbre si los ajentes que hicieron la compra estaban, en realidad, debidamente autorizados por el Gobierno ecuatoriano.

Pero, junto con tener esta conviccion, creo tambien conveniente que la publicacion de los documentos, de los cuales he alcanzado a leer algunos, se haga, no con reservas sino con toda la amplitud posible.

Porque, segun entiendo, la impresion que hai en el Ecuador es la de que, habiendo el Gobierno de ese pais autorizado la compra del *Esmeralda* para la nacion ecuatoriana, ha resultado que el buque, en realidad, ha venido a servir al Gobierno del Japon.

I naturalmente, el Gobierno del Ecuador necesita saber quién es el responsable de esta superchería, de este traspaso hecho al Japon, sin autorizacion alguna, de un buque comprado por el Ecuador.

Esta es, para mí, la cuestion esencial i lo que mas nos importa para llevar la tranquilidad a la opinion de un pais amigo.

Por eso, yo desearia que la publicacion que va a hacerse sea tan amplia como se pueda.

El señor RIVERA JOFRE (Ministro de Marina).—Pido la palabra.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor RIVERA JOFRE (Ministro de Marina).—Deseo referirme a una duda manifestada por el honorable Diputado que deja la palabra.

Se ha hablado de que ha habido en esto una superchería, de que el buque ha ido a servir al Gobierno del Japon i no al del Ecuador, que es el que ha aparecido como comprador. Entiendo que es éso lo que ha dicho el honorable señor Diputado.

Diré, a este respecto, que es público i notorio en el pais, que una vez consignado el precio de venta en la Legacion chilena en Lóndres, el buque fué entregado al señor Noguera, Cónsul del Ecuador en Valparaiso; quien ordenó cambiar al buque su bandera por la del Ecuador, i lo tripuló con jente que, si no era de nacionalidad ecuatoriana, servia, al ménos, al Gobierno de aquel pais.

Comprenderá, por lo demas la Cámara, que el Gobierno de Chile nada tenia que ver con el buque desde el momento de la entrega al señor Noguera. Era el Ecuador quien debia vijilar por el ulterior destino de la nave.

Ahora, si los ajentes del Ecuador no han obedecido a su Gobierno, sino que han *infrinjido* las órdenes que se les dictaron, ese es un asunto ajeno a la intervencion de nuestra cancillería.

El señor ROBINET.—Pido la palabra.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—Tiene la palabra el honorable Diputado por Copiapó.

El señor ROBINET.—Estoi, señor Presidente, perfectamente de acuerdo con el señor Ministro de Marina en lo que Su Señoría acaba de decir.

Mi objeto, al promover, hace pocas sesiones, esta cuestion, fué esclarecer, poner en trasparencia que la conducta de Chile en toda esta negociacion, habia sido perfectamente correcta. Esto era lo único que nosotros nos correspondia, i esto es lo que ha quedado bien en claro con el debate de hoi.

No tenemos nosotros para qué averiguar ni las causas ni las consecuencias de la polvareda que, se dice, se ha levantado en el Ecuador. Con lo que hemos oido, está por completo satisfecho el patriótico deseo de dejar a salvo la correcta conducta de nuestro Gobierno.

En cuanto a la publicacion de los documentos, yo desearia que se publicaran tan solo la escritura pública de venta que ha visto ya la luz pública, i los telegramas en que se avisa que los banqueros de nuestro Gobierno, los señores Rotschild, han recibido el precio de la compra i, en seguida, las palabras del señor Ministro de Relaciones Esteriores que manifiestan que el Gobierno del Ecuador ratificó la conducta de su ajente i declaró que éste iba a hacer esa compra para aquel Gobierno. Esto es lo único necesario i pertinente a la cuestion. Los demas documentos son inútiles i superfluos.

Hago, pues, indicacion formal para que la publicacion se lleve a cabo en la forma que dejo espresada; i espero que, en esa indicacion, me acompañará el honorable Diputado por Santiago.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—La publicacion, si la Cámara no tiene inconveniente, se hará con la vénia del señor Ministro.

Acordado.

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

El señar YAÑEZ (vice-Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor EDWARDS (don Eduardo).—Yo nunca he creido que el Gobierno de Chile tuviera responsabilidad alguna en este posterior cambio de dueño del buque. Hecha la venta al Ecuador, en condiciones claras i precisas, era el Gobierno de ese pais a quien correspondia vijilar el destino de la nave, i toda responsabilidad cesaba desde ese momento para Chile.

Pero yo creo tambien que todos los chilenos tenemos i debemos tener interes en que se mantenga la paz pública en un pais vecino i amigo. I por eso juzgo que no deben ocultarse documentos que pueden hacer luz en esta cuestion, que pueden ayudar a aquel Gobierno para perseguir a los culpables.

Porque, evidentemente, en esta negociacion, i por lo que respecta al Gobierno del Ecuador, hai, segun parece, responsabilidades graves que esclarecer.

Nosotros, a mi juicio, ya que podemos hacerlo, debemos contribuir a que se haga luz completa en este negocio. Haríamos con ello un verdadero servicio a aquel Gobierno hermano.

En cambio, el ocultar documentos que pueden servir para determinacion de los culpables (hablo de los que han intervenido por parte del Ecuador), me pareceria un acto verdaderamente inconveniente, algo como autorizar la revuelta en un pais vecino, contribuyendo a la propagacion de rumores i de alarmas que no tienen razon de ser.

El señor BANNEN.—Pido la palabra.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—Tiene la palabra el honorable Diputado por Concepcion.

El señor BANNEN.—Entiendo, señor Presidente, que el incidente anterior ha terminado, i por eso voi a dirijir una pregunta al señor Ministro del Interior.

He recibido de la Ilustre Municipalidad de Concepcion un oficio en que me comunica que ha enviado al Ministerio del Interior un proyecto que tiene por objeto declarar obligatorio el servicio del agua potable en aquella ciudad i al que esa Municipalidad *i el vecindario todo* dan mucha importancia. Al mismo tiempo se me encarga que, como Diputado de aquel departamento, procure el pronto despacho de este negocio.

Pediria, pues, al señor Ministro del Interior que tuviera la bondad de decirme si está o no en los propósitos del Gobierno presentar ese proyecto a la deliberacion del Congreso.

El señor BARROS LUCO (Ministro del Interior).—Pido la palabra.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—Tiene la palabra el señor Ministro del Interior.

El señor BARROS LUCO (Ministro del Interior).—Se ha presentado, señor, al Congreso un proyecto de reforma de la lei municipal, ampliando las facultades que tiene el municipio respecto al adoquinado i pavimentacion de calles.

El señor BANNEN.—El proyecto a que se refiere el oficio que yo he recibido, es uno que tiende a hacer obligatorio el servicio del agua potable en la ciudad de Concepcion.

El señor BARROS LUCO (Ministro del Interior).—Se ha enviado tambien al Congreso. Habia dos proyectos, uno sobre pavimentacion i otro sobre agua potable: se han mandado los dos.

El señor BANNEN.—¿Al Senado?

El señor BARROS LUCO (Ministro del Interior).—No lo sé a punto fijo.

El señor BANNEN.—El señor Secretario podria decírnoslo.

El señor SECRETARIO.—En la Secretaría de esta Cámara no se ha recibido ninguno de esos dos proyectos.

El señor BARROS LUCO (Ministro del Interior).—Estarán, entónces, en el Senado.

El señor BANNEN.—Doi las gracias al señor Ministro.

El señor LAMAS.—Pido la palabra.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—La tiene Su Señoría.

El señor LAMAS.—Entre los proyectos presentados a la Cámara por la Comision de Guerra, existe uno que concede a las viudas i familias de los militares que se hubieren casado sin el permiso respectivo, derecho para gozar de su pension de montepío correspondiente

Me permito hacer indicacion para que ántes de la órden del dia o dentro de ella, se trate hoi del proyecto a que aludo, i ya aprobado por el Honorable Senado.

El señor GUARELLO.—Ante todo debo agradecer al señor Ministro de Guerra los datos que se ha servido dar a la Cámara, relativos a la ubicacion del cuartel de Iquique en respuesta a una pregunta que dirijí a Su Señoría en la última sesion. Como lo observé en aquella oportunidad, me habia permitido hacer dicha pregunta porque habia oido a otras personas i con el objeto de evitar cualquiera dificultad que pudiera haberse presentado posteriormente.

El honorable Ministro del Interior ha tenido a bien enviar a la Cámara el Reglamento de la Municipalidad de Quillota i un informe en que se da cuenta de la prision del señor Jara, enviados al Ministerio por el Gobernador de Quillota. No volveré a molestar a la Cámara repitiendo las observaciones que hice en la sesion precedente, pero sí me voi a permitir agregar algunas palabras con el objeto de demostrar que no eran ellas infundadas.

Como ya dije, el Reglamento de la Municipalidad, que no conocia el señor Jara, no estaba impreso; prueba de ello es el hecho de que el ejemplar que se ha remitido i debe de ser el orijinal, es manuscrito. El Reglamento, por lo demas, viene autorizado por la firma del señor Jaramillo, actual secretario del Juzgado, que acaso a la época de la aprobacion del Reglamento era secretario de la Municipalidad. Sin embargo, fácilmente se advierte que esta firma ha sido puesta al pié del documento ayer a lo mas, porque la tinta está fresca.

Respecto de la prision del señor Jara, ordenada por el Gobernador de Quillota, este funcionario, en el informe pasado al Ministro, hace declaraciones que confirman lo que he dicho acerca de su conducta en este suceso, conducta que he calificado de criminal.

En este informe, se ve claramente que el Gobernador pretende rehuir toda la responsabilidad que le pudiera caber en estos sucesos, para echarla sobre los hombros del comandante de policía.

Hace algunos dias, en el *Correo de Quillota*, periódico del pueblo, donde se publican todos los documentos que se relacionan con la Municipalidad, se insertó el parte del comandante de policía sobre el suceso mencionado, que confirma tambien mis aseveraciones.

Este parte, que ha tenido la mas amplia publicidad en Quillota ¿por qué no fué contradicho por el Gobernador? ¿Por qué, solamente ayer, con fecha 18 de enero, para contestar al segundo telegrama del señor Ministro del Interior, viene a desvirtuar este parte? Porque el Gobernador solo obedece al propósito de eludir la responsabilidad de un acto, que se ha denunciado como arbitrario, ilegal i abiertamente vejatorio para la persona de uno de los representantes del pueblo.

Me permito llamar la atencion del señor Ministro del Interior sobre este punto.

El señor BARROS LUCO (Ministro del Interior).—Yo estoi de acuerdo con el señor Diputado en que el Gobernador no ha podido reducir a prision al alcalde, despues de haber salido de la sala municipal; pues bien, el Gobernador de Quillota niega este hecho.

El señor SILVA VERGARA.—Ayer terminó aquí la discusion del presupuesto del Interior, i no tuve tiempo para llamar la atencion de la Cámara hácia el hecho de no haberse arbitrado los fondos necesarios para dar cumplimiento al artículo 54 de la lei de municipalidades. El señor Ministro nos decia, en sesiones anteriores, que la responsabilidad de esta omision pesaba esclusivamente sobre el Congreso, por cuanto no habia consultado los fondos destinados a este propósito, i, en consecuencia, al Gobierno ninguna responsabilidad le cabia, ya que el presupuesto habia sido aceptado en esta forma.

En otra ocasion llamé la atencion de la Cámara hácia este punto. No es la Cámara, honorable señor Presidente, quien tiene la obligacion de fijar los fondos necesarios para satisfacer las necesidades públicas, sobre todo cuando estas necesidades están consultadas por la lei; la Constitucion dispone que sean los Ministros de despacho, cada uno en su ramo, quienes deben presentar el presupuesto de los gastos públicos.

De manera que la omision, voluntaria o involuntaria de los fondos necesarios para atender a ciertos servicios no es de cargo del Congreso, (porque los Diputados no pueden estar al corriente de todas las necesidades del pais) sino de la esclusiva responsabilidad de los Ministros.

Yo, honorable Presidente, no queriendo que en el año entrante vengan a surjir dificultades por la falta de fondos para cumplir con el precepto legal, pido que se agregue al presupuesto del Interior una nueva partida, que comprenda un solo ítem i consultada en esta forma:

Partida 56.—Variables

Item ...	Para pagar a las municipalidades las sumas que se les adeuda en conformidad a lo dispuesto en el artículo 54 de la de 22 de diciembre de 1891. Lei de presupuestos de 1895.....	$ 2.000,000»

Creo, señor Presidente, que encomendando la lei a las municipalidades los servicios de beneficencia, (hospitales, lazaretos, dispensarías, médicos de ciudad, etc.), ellas deben ser quienes atiendan a estos servicios, i que las cantidades que en los presupuestos se consignen, para satisfacerlos, deben considerarse como parte integrante de la cuota con que el Erario Nacional debe concurrir a los gastos municipales, en conformidad al artículo 54 de la lei.

Esto tendria una ventaja de cierta importancia, por cuanto, siendo los servicios mencionados esclusivamente municipales, como la lei lo ha dispuesto, sus resultados serán mucho mas fructíferos que en la actualidad.

Deseo, pues, que las cantidades con que el Gobierno contribuye a costear servicios que la lei impone a los municipios, se consideren como parte de lo que el Erario Nacional debe suministrar a aquellas corporaciones, en virtud del mandato de la lei.

Hai, sin embargo, algunos servicios que las municipalidades no pueden hacer por sí solas. Esas corporaciones, que algunos consideran ricas, no podrian implantar el servicio de agua potable, ni el de construccion de puentes definitivos, sobre los caudalosos rios, que cruzan el pais en todas sus rejiones.

Es una vergüenza para la República, como lo decia mui bien en una de las sesiones anteriores el honorable señor Jordan, que nuestros rios no tengan puentes, que no haya seguridad para la vida de los habitantes, que en los tiempos de la produccion no tengan los agricultores vías para llevar sus productos al mercado, i que, en muchas ocasiones, sea el hambre, en que tiene a los habitantes la incomunicacion producida por las creces de los rios, lo que los lleva a lanzarse en las corrientes en que perecen. El dato aducido por el señor Diputado de que, en un solo año, habian perecido mas de trescientas i tantas personas ahogadas en nuestros rios, importa una vergüenza para un Gobierno rico como el de Chile.

El servicio del agua potable es una cuestion de largo aliento a la cual los paises mas adelantados del mundo han dedicado injentes sumas de sus rentas nacionales, convencidos de que es el mejor medio de conjurar las epidemias i difundir la salubridad. Hoi, la mayor parte de nuestras municipalidades se encuentran en la imposibilidad de atender este servicio, i como el Gobierno viene desde hace algunos años invirtiendo grandes sumas en estudios para dotar de agua potable a nuestras poblaciones, conviene que continúe teniendo a su cargo este ramo de administracion a fin de que no quede una sola de nuestras ciudades mas o ménos importantes sin el beneficio dal agua pura.

Actualmente, la lei encomienda a las municipalidades los servicios de alcantarillas i agua potable, colocándolos entre los que deben atender preferentemente. De desear seria que todos los municipios imitaran el ejemplo que les ha dado el de Valdivia e iniciasen obras tan importantes para la salubridad de sus vecinos; pero, no podrán hacerlo en condiciones aceptables, sin la concurrencia de los ausilios del Tesoro nacional.

Creo, señor Presidente, que, en vista de estos antecedentes, se podria agregar al presupuesto del Interior un inciso esplicativo por el cual se estableciera que los fondos en él consultados para la beneficencia se repartieran en cada departamento entre las respectivas comunas, proporcionalmente a lo que cada una de ellas deba percibir por la contribucion de haberes. Si al departamento de Santiago se asignan, por ejemplo, 500,000 pesos para el mantenimiento de hospitales, lazaretos, médicos de ciudad, servicio de vacuna, etc., todas las comunas del departamento tendrian derecho a una parte de esa asignacion, a prorata de lo que debieran recibir por la contribucion de haberes; i si la Municipalidad de Santiago, por sí sola, debiera percibir una suma doble de la de todas las demas comunas, por la contribucion de haberes, le corresponderian los dos tercios de los 500 pesos oro; el tercio restante pasaria a las demas comunas.

Quedarian esceptuadas de la regla las cantidades asignadas a establecimientos que, si bien son de beneficencia, tienen una utilidad no local sino jeneral para toda la República. Entre éstas, hago figurar a la Casa de Orates, que solo existe en Santiago (aun cuando se piensa establecer otra en Concepcion) i que presta servicios a Santiago i a la República entera. Estos servicios necesariamente tienen que depender del Tesoro nacional, por la naturaleza de su destino i porque nunca podrian ser costeados por las municipalidades en las condiciones requeridas. Por consiguiente, lo que en ellos se invierte, debe descontarse de las cantidades consultadas para los servicios encomendados a las municipalidades.

Debemos tomar el camino que he indicado porque nos encontramos en presencia de una lei positiva, que nos impone obligaciones que es preciso cumplir. No creo que la espectativa de reformar esa lei sea una escusa que baste a eximirnos de darle cumplimiento. Consultando las cantidades que he propuesto aunque la lei fuera reformada, si esas cantidades no se hubiesen invertido hasta ese momento, ningun perjuicio habria resultado.

Nada habria perdido la Cámara con consultar esta partida nueva. Por el contrario, con ello se satisfaria el propósito de la lei, i cumpliríamos a la vez nuestro deber de hacer que las leyes que el Congreso dicta, se respeten.

Atendidas estas obvias razones, hago indicacion para que, ántes de pasar el presupuesto del Interior al Senado, se consulte en él una nueva partida, con el número 56, i entre los gastos variables, puesto que no sabemos el monto exacto de la cantidad que se debe votar. Necesitaríamos saber a cuánto ascienden los haberes de cada Municipalidad.

De paso, observaré que el argumento del señor Ministro de que no puede fijarse una cifra exacta, porque muchas municipalidades han dejado de mandar sus presupuestos, no tiene valor alguno, desde que la cantidad aproximada se consultaria entre los gastos variables. El deber del Gobierno es acudir a las municipalidades con otro tanto de lo que produzca el impuesto de haberes: si con la suma que indico alcanza a llenarse el objeto, se pedirán al Congreso los subsidios necesarios.

No considero difícil determinar claramente la manera i forma como las municipalidades deben hacer constar que han cobrado la contribucion, i que la suma que ellas indican es verdadera i no finjida. Porque se ha dejado sospechar, sin decirlo francamente, que una Municipalidad podrá decir que ha cobrado un millon de pesos, exijir al Erario público otro millon, i decir a sus compinches: quédense ustedes con lo que hemos cobrado, que tenemos bastante, para el servicio local, con el millon que nos va a dar el Gobierno.

Nó, señor Presidente; eso no puede suceder. La lei fija trámites sérios i somete estos asuntos a una severa vijilancia. I todavía, cuando un Ministro lo desee, podrá, dentro de sus atribuciones, dictar un decreto que reglamente esta materia.

Paso, pues, a la Mesa, redactados, el ítem i partida a que me refiero, i que pido formen parte del presupuesto del Interior.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—Me permito hacer presente al señor Diputado que Su Señoría ha propuesto la agregacion de un ítem o una lei que no está en discusion. Por consiguiente, me parece que la indicacion de Su Señoría no podrá tratarse en este lugar.

El señor SILVA VERGARA.—Es un incidente que yo promuevo, señor Presidente. Hago notar que el señor Ministro del Interior no ha incluido en el presupuesto del Ministerio de su cargo, ninguna

suma para atender a un servicio ordenado por la lei; i yo, para eludir una responsabilidad que el señor Ministro ha hecho pesar sobre nosotros, formulo esta indicacion.

No tengo otro camino, señor Presidente, porque yo no soi el encargado de presentar presupuestos al Congreso.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).— Yo no considero correcto pedir, ántes de la órden del dia, que se agregue un ítem nuevo a un presupuesto que no está en discusion.

Sin embargo, la Cámara resolverá lo que juzgue conveniente.

El señor GAZITUA.—La interpretacion que Su Señoría, el honorable vice-Presidente, ha dado al Reglamento, es exacta. Antes de la órden del dia, no puede hacerse una indicacion como la que ha hecho el honorable Diputado por Curepto.

De modo que la indicacion de Su Señoría se discutirá cuando se trate del presupuesto del Interior.

El señor FELIU.—Si es que tiene cabida.

El señor GAZITUA.—Esa cuestion se discutirá tambien.

El señor FELIU.—Porque el presupuesto del Interior está aprobado ya.

El señor GAZITUA.—No sé si se ha declarado cerrado el debate sobre ese presupuesto.

El señor SILVA VERGARA.—Nó, señor Diputado.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).— Me advierte el señor Secretario que se declaró cerrado el debate sobre el presupuesto del Interior i terminada su discusion en la sesion de ayer.

El señor GAZITUA.—Entónces no tiene cabida la indicacion del señor Diputado por Curepto.

Sin embargo, no hai duda de que, si se ha incurrido en un olvido, al discutir el presupuesto, no puede coartarse el derecho de los Diputados para salvar ese olvido.

Pero mi objeto, al pedir la palabra, no era terciar en este incidente; queria solo rogar al señor Ministro del Interior que se sirviera llamar la atencion de los funcionarios correspondientes hácia la violacion que se hace, por algunas casas comerciales, de la lei de 30 de agosto de 1890, que prohibió toda clase de loterías.

Cuando hai una lei espresa que prohibe estos juegos de azar, es escusado que yo éntre a esponer a la Cámara las razones económicas que aconsejan mantener en todo su vigor esa prohibicion, verdaderamente moralizadora.

I ya que estoi con la palabra, me permito hacer indicacion para que, en caso de que en esta sesion concluya la discusion del proyecto relativo al Ferrocarril Trasandino, éntre la Cámara a ocuparse en seguida del proyecto sobre marcas de fábrica i comerciales.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—Hai una indicacion del señor Ministro de Relaciones Esteriores para ocuparse, despues del proyecto sobre el Ferrocarril Trasandino, de un proyecto relativo al Ministerio de su cargo.

El señor GAZITUA.—Entónces no insisto i retiro mi indicacion.

El señor SILVA VERGARA.—Habia principiado, cuando hablé hace un momento, manifestando que ayer, junto con cerrarse el debate sobre la partida 55 del presupuesto del Interior, habia dado la hora, razon por la cual yo no tuve tiempo de pedir que se consultara en el presupuesto la partida que propongo hoi.

Debo recordar a Su Señoría, señor vice-Presidente, que, en el momento de dar la hora de levantarse la sesion de ayer, se cerró el debate sobre la partida 55 i se pasó a votar. La votacion terminó mas o ménos, a la seis i cuarto, es decir, cuando ya no podia formularse ninguna indicacion.

Por esto mi peticion se referia (i así lo espresé) a que, no habiendo alcanzado ayer a formular mi indicacion, porque no hubo tiempo material para ello, ántes de remitir el presupuesto del Interior al Senado, se consulte esta partida que he propuesto.

¿Se cree que semejante proceder no es posible? Pues entónces, reduzco mi indicacion a estos términos: pido que no se envíe el presupuesto del Interior al Senado i se continúe su discusion hasta resolver la indicacion que he formulado.

Porque realmente, ayer llegó la hora sin que me fuera dable hacer mi indicacion: fué materialmente imposible hacerla, aun cuando hasta redactada la habia traido.

Reduzco, pues, mi peticion, como he dicho, a que no se envie al Senado el presupuesto del Interior miéntras se resuelva la aprobacion o rechazo de la partida que he propuesto.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—Tal vez todo podria conciliarse con que Su Señoría pidiera que, al entrar a discutirse el presupuesto de Relaciones Esteriores, se reabriese el debate sobre el del Interior, i formulase entónces su indicacion.

El señor SILVA VERGARA.—Tal vez eso no seria posible, señor vice-Presidente, porque, en la órden del dia no puedo yo hacer ninguna indicacion, segun el Reglamento.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—Yo he indicado a Su Señoría que pida ahora que en el momento oportuno se reabra el debate sobre el presupuesto del Interior.

El señor SILVA VERGARA.—Está bien, señor vice-Presidente.

El señor BARROS LUCO (Ministro del Interior). Pido la palabra.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—Tiene la palabra el señor Ministro del Interior.

El señor BARROS LUCO (Ministro del Interior). —La he pedido solo para contestar al honorable Diputado por Ancud, que el Ministerio ha llamado la atencion del Intendente de Santiago hácia el punto, indudablemente grave, a que se ha referido Su Señoría.

Por lo demas, pienso, como el señor Diputado, que, estando las loterías prohibidas por la lei, ésta debe cumplirse.

El señor CONCHA.—Pido la palabra.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—Tiene la palabra el honorable Diputado por Santiago.

El señor CONCHA.—Volviendo al incidente anterior, creo que habria conveniencia en aceptar la indicacion del honorable Diputado por Curepto para reabrir el debate sobre el presupuesto del Ministerio

del Interior, i discutir entónces el ítem que Su Señoría ha insinuado.

Desde luego, son perfectamente exactos los antecedentes que el señor Diputado recordaba hace poco. Daba la hora cuando se cerró el debate, i ella habia pasado ya cuando terminaron las votaciones; i, en realidad, el señor Presidente declaró cerrado el debate sobre el presupuesto del Interior.

El honorable Diputado no pudo, pues, pedir la palabra en aquella sesion, para hacer la indicacion, que era su propósito, entónces, como ahora, formular. Por otra parte, no diviso qué inconveniente pudiera tener la Cámara para aceptar esta indicacion, de innegable interes público, que obedece a una verdadera necesidad, i cuya discusion seria obra de mui poco momentos.

Presentarian algunas dificultades a esta indicacion, si el Senado hubiera concluido ya la discusion de los presupuestos; pero le quedan todavía las de dos o tres Ministerios.

Por otra parte, la suma no es crecida, porque de ella deben deducirse todos los gastos de los servicios que la nueva lei encomienda a las municipalidades.

Estoi en todo de acuerdo con el señor Diputado.

Como sabe la Cámara, i sabe el señor Ministro del Interior, el artículo 54 de la lei de municipalidades dice:

«El Tesoro nacional concurrirá anualmente al sostenimiento de las municipalidades con una cantidad igual al monto de la que paguen los contribuyentes por impuesto de haberes, i para este efecto se pondrá el presupuesto aprobado por la asamblea de electores en conocimiento del Congreso i del Presidente de la República.

Este presupuesto se publicará en el *Diario Oficial*.»

Por no haberse podido dar cumplimiento a esta disposicion, se han dirijido al Honorable Senado i a esta Cámara justas peticiones de las municipalidades que debieron ser atendidas. Para satisfacer esta necesidad se hizo en la otra Cámara, por alguno de sus miembros, indicacion análoga a la que acaba de formular el honorable Diputado por Curepto. Se hicieron, en esa ocasion, denuncios acerca del estado anormal en que se encontraban algunos municipios por escasez de fondos.

El honorable señor Castellon se dirijió al Ministro de aquella época, esponiéndole estas circunstancias i urjiéndolo para que las atendiera.

En la Cámara de Diputados se han reproducido las mismas quejas. El honorable señor Mac-Iver nos ha espuesto la situacion de la Municipalidad de Pisagua; i otros honorables Diputados han hecho iguales esposiciones respecto de otros departamentos. Todo esto ¿qué está probando? Que la situacion de las municipalidades es anormal, que casi todas ellas se encuentran urjidas por graves necesidades, sin tener los medios de remediarlas. Esto es lo que debemos evitar, porque no hubiera encomendado la lei a los municipios tantas obligaciones, si no hubiera puesto, al mismo tiempo, en sus manos, los recursos indispensables para cumplirlas.

La lei ha tenido en cuenta, con prevision natural i lójica, que no serian las contribuciones locales la única fuente de recursos que tendrian los municipios, porque, a ser así, les habria autorizado para cobrar un impuesto mayor del tres por mil sobre las propiedades o los habria eximido de algunos de los servicios a que están obligados.

Es natural que al hacer el lejislador el cómputo de las entradas probables o posibles de las municipalidades, tomara en cuenta que el Fisco habria de contribuir a ellas con una suma igual a la percibida por contribuciones o impuestos sobre haberes.

Resulta ahora que, por estas o aquellas razones, por las dificultades que presenta la aplicacion de un nuevo réjimen, o porque no hubiere encontrado la reforma favorable acojida en los encargados de aplicarla, la lei de municipalidades se puso en vijencia, sin pedirse al Congreso los fondos necesarios para atender a las subvenciones que ella prescribe.

No se debe prescindir, pues, de consultar una partida para este objeto: la lei lo ordena, i hai inmediata urjencia en atender a esta necesidad, como se ha demostrado.

¿Qué resultaria, si no se tuviese la prevision de consultar en el presupuesto una partida para cumplir este propósito? Resultaria que seria preciso pedir suplementos mas tarde, con lo cual daríamos una muestra del mal estado de nuestros servicios públicos.

Si no se dictara esta lei, ¿de dónde se podrian arbitrar fondos para socorrer a las municipalidades? Seria esta situacion curiosa, i, a mi juicio, mui inconveniente.

Seria inconveniente porque muchos municipios han ajustado sus gastos i ordenado sus servicios en la creencia de que el artículo 54 no ha de ser letra muerta para el Gobierno. Ellos tienen derecho a todas las entradas que la lei les concede, i no solo a las contribuciones que reciben. No creo que, por el momento, podamos desatender la situacion anormal por que pasan actualmente la mayoría de las municipalidades de la República.

Es claro que no se puede presentar una cifra de exactitud matemática, diciéndose: «para dar cumplimiento al artículo 54 de la lei de municipalidades, tal cantidad», porque hai muchos municipios que no han podido aun pasar al Congreso sus presupuestos en la forma indicada por la nueva lei.

Una vez aprobada esta indicacion, como no tendrian derecho a la subvencion que por ella se acordara sino las municipalidades que hubieran presentado sus presupuestos, la Cámara comprende que todos se apresurarian a hacerlo. Si hoi no lo han hecho, es porque han visto que es obra estéril por cuanto hai la idea de no cumplir el artículo 54 de la lei de municipalidades.

Como saben mui bien mis honorables colegas, hai departamentos en que no se ha organizado casi ningun servicio público; i saben tambien que éste no es un caso aislado, porque han oido, en la sesion anterior, todos los denuncios de esta especie que se han hecho; i ántes, en el Senado, como el señor Castellon hizo ver la situacion en que se encontraba la provincia de Concepcion, i exijia del Ministro de aquella época, que tomara las medidas que la lei prescribe. Como digo, este es un mal orgánico de casi todas nuestras municipalidades.

Procede ese mal, en gran parte, de no haberse res-

petado la lei ni dado a las municipalidades la renta que les corresponde; por lo cual ellas mismas han incurrido en la omision de no hacer en debido tiempo la remision de sus presupuestos. Por consiguiente, yo creo seria obra de prevision el que el señor Ministro del Interior solicitara una partida con que poder hacer este pago a las municipalidades a medida que ellas vayan dando, por su parte, cumplimiento a la lei. No hes razon para oponerse a semejante idea el que, desde luego, no haya en qué invertir las sumas consultadas; porque, de esta manera, se deja al Gobierno en aptitud de cumplir sus obligaciones cuando sea legalmente requerido. Esto tampoco será gravoso para el Estado, porque las sumas que se entregarán a las municipalidades serán con deduccion de las que ya se han votado para atender a los servicios mas indispensables de ellas mismas, los cuales pesarán de lleno bajo su responsabilidad, por el hecho de entregárseles todo lo que segun la lei les corresponde i ha puesto en sus manos con tal objeto.

A remediar la crítica situacion presente tiende la indicacion formulada por el honorable Diputado de Curepto.

Cuando, en la Comision informante de los presupuestos, se trató de esta cuestion en presencia del Ministro, se discutió este punto a fin de salvar la situacion precaria de las municipalidades; i si no se consultó una partida especial para pagar las subvenciones que corresponden a los municipios, fué porque se pensó que la cuestion seria resuelta en la reforma de la Lei de Municipalidades (que ya no podrá considerarse en las presentes sesiones estraordinarias, i ha sido postergada por diversas circunstancias). Con posterioridad se ha presentado otro proyecto, que reduce la subvencion fiscal destinada a los municipios en un cincuenta por ciento. Pero, miéntras esta modificacion no llegue a ser lei de la República, es evidente que la lei municipal subsiste con toda su fuerza i pesa sobre el Gobierno la obligacion de cumplirla en todos los casos en que las municidalidades han satisfecho las condiciones que la lei les impone.

La Comision tuvo presente que aun subsistian algunos servicios a cargo del Fisco que debian quedar bajo la responsabilidad de las municipalidades; pero esta es una cuestion que, en el momento actual, carece de importancia; porque si se ha dejado en poder de las municipalidades el cuidado de servicios que ántes corrian a cargo del Fisco, es natural que el Gobierno cumpla con el deber que tiene de pagar las subvenciones con que las municipalidades deben costearlos. La lei no ha dejado la satisfaccion de esta necesidad al arbitrio del Gobierno, ni ha procedido tampoco sin estudio; se ha calculado que, con otro tanto de lo que erogan los vecinos, las municipalidades podrán hacer frente a todos sus servicios.

La aceptacion de la indicacion del honorable Diputado por Curepto solo vendria a anticiparse a la vijencia de la lei que mande entregar a las municipalidades sus subvenciones. Si por todos se ha reconocido la necesidad de que el Gobierno satisfaga su obligacion para con los municipios, cuánto mejor no será que nos anticipemos a ese propósito consultando, desde luego, esta suma en los presupuestos.

El procedimiento seria regular i legal, i salvaria, ademas, la situacion penosa en que se encuentran las municipalidades, esperando la resolucion del Congreso sobre la reforma de la lei. No seria conveniente ni propio que diésemos lugar a que las municipalidades se presentasen a reclamar judicialmente el cumplimiento de la obligacion que para con ellas tiene el Fisco. Hai, entónces, cordura en precaver tales conflictos, que pueden traer resultados adversos al Gobierno, lo que no seria mui honroso.

En mérito de estas consideraciones, yo acepto la indicacion del honorable Diputado Silva Vergara para que ella se discuta ántes que entremos a tratar del presupuesto de Relaciones Esteriores; salvo que el señor Ministro del Interior, queriendo tomar mejores datos, pidiera el aplazamiento de la indicacion. Miéntras el presupuesto no esté aprobado no hai inconveniente para retardar la aprobacion de esta partida, cuando se trata de responder a un deseo que ha sido manifestado por todo el mundo. Está probada la necesidad de que en el presupuesto se consulten las sumas que el Fisco estará obligado a entregar a las municipalidades. Dadas estas esplicaciones, dejo la palabra.

El señor BANNEN.—Hace poco rato, el honorable Ministro del Interior me aseveró que se habia presentado a la Cámara un proyecto sobre desagües en la ciudad de Concepcion. He preguntado en esta i en la otra Cámara si tal proyecto ha llegado, i se me ha contestado negativamente.

El señor BARROS LUCO (Ministro del Interior).—Tengo seguridad de haber firmado el oficio con que se hace esa remision pero no sé si lo haya firmado tambien S. E. el Presidente de la República. Si no lo hubiera hecho, no es estraño que el oficio no haya llegado a la Cámara; yo solo he asegurado a Su Señoría que tenia seguridad de haber firmado la nota a que he hecho referencia.

El señor BANNEN.—Me alegro de la esplicacion de Su Señoría, i espero que no se retardará el envio de este proyecto.

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

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Se van a votar las diversas indicaciones formuladas; i en primer lugar la del señor Ministro de Relaciones Esteriores.

Si no hubiere oposicion, se dará por aprobada.

Aprobada.

En votacion la indicacion del señor Lámas para discutir ántes o dentro de la órden del dia un proyecto sobre pensiones militares.

El señor SECRETARIO.—El resultado de la votacion es 21 votos por la afirmativa i 12 por la negativa.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—Aprobada la indicacion.

Si no hai oposicion, se entenderá que, al tratarse el presupuesto de Relaciones Esteriores, se reabrirá el del Interior.

VARIOS SEÑORES DIPUTADOS.—Nó, señor.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—Habiendo oposicion, se dará por rechazada la indicacion del señor Diputado de Curepto.

Rechazada.

Se suspende la sesion por unos pocos minutos.

Se suspendió la sesion.

A SEGUNDA HORA

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—Continúa la sesion.

En discusion el proyecto que modifica los efectos del permiso para contraer matrimonio, que debian obtener los militares segun la lei.

El señor SECRETARIO.—El proyecto dice así:

«Artículo único.—Se declara que la falta de permiso para contraer matrimonio de los jefes i oficiales del Ejército i Armada, hasta la fecha de la presente lei, no obsta para que sus familias puedan gozar del montepío militar con arreglo a las leyes.»

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—Como el proyecto consta de un solo artículo, en discusion jeneral i particular a la vez, si no hai oposicion.

El señor FELIU.—Yo me opongo; i no habiéndome formado concepto cabal de este proyecto i habiendo otros asuntos de mayor importancia en que ocuparse, pido que el proyecto quede para segunda discusion.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—Me permito observar al señor Diputado, que no se puede aceptar la segunda discusion cuando se trata de la discusion jeneral.

El señor FELIU.—Entónces reservo mi derecho para la discusion particular.

El señor LAMAS.—Debo hacer presente que éste es un proyecto acordado por la unanimidad de la Comision; es sencillísimo, i solo tiende a socorrer a varias familias que están privadas por la lei de los beneficios que ahora aquí se consultan.

Por esto me atreveria a rogar al honorable Diputado que desistiera de su oposicion i de la peticion de segunda discusion, pues todos los años acuden numerosas viudas solicitando se les conceda el goce del montepío.

El señor RIVERA JOFRE (Ministro de Guerra).—Pido la palabra solo para apoyar el proyecto en nombre del Gobierno.

Cerrado el debate, se dió por aprobado en jeneral el proyecto, i como no hubiese oposicion se entró a su discusion particular.

El señor GAZITUA.—Creo conveniente manifestar que, en el período pasado, se dictaron muchas leyes como ésta, de carácter particular, ¿por qué entónces no se establece una lei de carácter jeneral?

Cerrado el debate, se aprobó en particular el proyecto, tácitamente.

El señor FELIÚ.—Habia pedido segunda discusion para este proyecto, señor Presidente.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—La pidió Su Señoría en la discusion jeneral.

El señor FELIU.—Reservando mi derecho para la particular.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—Puede Su Señoría hacer uso de su derecho.

UN SEÑOR DIPUTADO.—Está cerrado el debate.

El señor GAZITUA.—Si no se despacha hoi este proyecto, ya no se despachará hasta el sábado; i quizás el Senado no alcance a tomar conocimiento de él.

El señor FELIÚ.—Insisto en mi peticion.

El proyecto quedó para segunda discusion.

El señor (vice-Presidente).—Corresponde tratar, en jeneral, del proyecto relativo al Ferrocarril Trasandino.

El señor SECRETARIO.—Dice el proyecto:

Art. 1.° Derógase la lei de 4 de febrero de 1893, reformatoria de la de 14 de mayo de 1887, que autorizó la construccion del Ferrocarril Trasandino por Aconcagua.

Art. 2.° Sustitúyense los artículos 6.° i 7.° de la referida lei de 14 de mayo de 1887 por los siguientes:

Art. 6.° El Gobierno garantiza a la Empresa del Ferrocarril Trasandino por Aconcagua el interes de 4½ por ciento sobre la suma fija de 1.200,000 libras esterlinas.

La garantía se hará efectiva terminada que sea la línea i entregada al tráfico público, por semestres vencidos en abril 1.° i octubre 1.° de cada año, abonándose a la Empresa la diferencia que resulte entre el monto del interes garantido i el valor de las entradas del camino.

Siempre que el 60 por ciento de las entradas brutas de la Empresa no baste a satisfacer los gastos, que absorben mas del 60 por ciento, se entregará al Gobierno el tanto por ciento restante, cargándose en cuenta a la Empresa el déficit que falta para completar el 40 por ciento indicado.

Tan pronto como las entradas líquidas sobrepasen al interes garantido, se aplicará el exceso a indemnizar al Gobierno de sus adelantos por garantía con intereses del 5 por ciento.

El término de la garantía será de veinte años, contados desde el dia en que se entregue al tráfico la línea en toda su estension.

La línea férrea se considerará terminada i apta para el tráfico despues que sea inspeccionada por una comision de injenieros nombrada por el Gobierno que declare que aquélla puede, sin ningun peligro, ser entregada al servicio público i bastar a las necesidades que está llamada a satisfacer.

Art. 7.° Las tarifas e itinerarios serán fijados con acuerdo del Presidente de la República, reservando a éste el derecho de fijar las tarifas por sí solo desde que el producto líquido de la esplotacion llegue a un 12 por ciento.

Art. 3.° Los plazos concedidos para la terminacion del ferrocarril en la lei de 14 de mayo de 1887, rejirán desde la fecha de la presente lei.

Art. 4.° Si trascurridos los dos primeros años de esplotacion del ferrocarril sus entradas líquidas no alcanzaran a cubrir el interes del capital garantido, el Gobierno podrá, o hacerse cargo de la Empresa i esplotarla por su cuenta i riesgo, o nombrar un interventor, a cargo de la Empresa, que fiscalice todas las operaciones de la misma con facultades decisivas en materia de administracion.

El Gobierno podrá ejercer estos derechos miéntras sea acreedor de la Empresa del Ferrocarril.

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

El señor BARROS LUCO (Ministro del Interior).—Pido la palabra.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor BARROS LUCO (Ministro del Interior).—Cuando se discutió este proyecto en el Senado, tuve oportunidad de manifestar que el Gobierno aceptaba el informe de la Comision de esa Honorable Cámara. Ahora, me cabe el honor de repetir que acepto el informe de la Comision de Gobierno de esta Honorable Cámara, que no modifica de un modo sustancial el proyecto aprobado por el Senado.

La importancia de esta obra me parece que será apreciada por la Cámara.

Podrá haber pequeños detalles, en los que algunos señores Diputados no estén conformes; pero eso puede modificarse en la discusion particular. En cuanto a la idea matriz de unir a Chile con la República Arjentina, mediante un ferrocarril por la vía de Uspallata, estamos todos de acuerdo, i creo que esta idea será unánimemente acojida.

Como sabe la Honorable Cámara, esta obra se encuentra mui adelante; lo que queda por hacerse es una estension mui pequeña, talvez no alcanza al cinco por ciento del total de la obra.

Verdad que en esa parte hai serias dificultades que vencer; pero esas dificultades no son tan enormes como algunos las presumen, i en ningun caso podrán comprometer el éxito de la empresa ni la garantía que dará el Gobierno de Chile; porque el Gobierno no principiará a pagar la garantía sino despues de entregado el ferrocarril al tráfico público, en las condiciones estipuladas.

Por estas razones creo que la consideracion jeneral de este proyecto no dará lugar a un largo debate.

En la discusion particular pueden talvez surjir modificaciones de detalle, i como abrigo esta creencia, me parece que, por mi parte, no debo prolongar esta discusion ya que la idea en jeneral será, sin duda, aceptada por la Cámara.

Cerrado el debate, se dió tácitamente por aprobado el proyecto en jeneral.

Se entró a la discusion particular i fue aprobado, sin modificacion ni debate, el artículo 1.°

Se puso en discusion el artículo 2.°

El señor FELIU.—Creo, señor, que la carga que va a echar sobre el Erario Nacional este ferrocarril, en virtud de la disposicion del artículo 2.°, en debate, es mui séria, i que no puede la Cámara aprobarla tan lijeramente, sin informes mui luminosos i mui circunstanciados sobre la importancia de esta línea férrea, i sobre el producto líquido que probablemente llegará a obtener.

Debo declarar que no me creo con los antecedentes necesarios para formarme juicio cabal sobre este asunto.

He visto que andan por ahí publicados algunos informes mui estensos, pero no he conocido ningun informe de oficina técnica del Gobierno de Chile que nos diga cuál es la importancia verdadera que va a tener este ferrocarril, i si realmente esta obra va a ser productiva o no; si el sistema de adherencia es o no conveniente para el trasporte de la carga que la República de Chile puede enviar a la Arjentina.

A distintas personas he oido, sobre estos puntos, opiniones mui encontradas. Yo no soi competente para decidir si tales opiniones son fundadas o no lo son.

Siempre, tratándose de empresas ménos importantes que la actual, se pide informes a la Direccion de Obras Públicas para que ilustre con su criterio los datos que se le piden; i no veo por qué vamos a hacer una escepcion tratándose de un ferrocarril de tanta importancia como éste, i que durante veinte años va a imponer al Estado una carga anual de un millon de pesos.

Por estas razones me permito hacer indicacion para que la Cámara acuerde aplazar la discusion del artículo 2.° hasta que la Direccion de Obras Públicas presente un informe lo mas circunstanciado posible acerca de esta línea.

Creo, en jeneral, que estos proyectos que solicitan garantías del Estado son inaceptables, porque por principio soi enemigo de toda garantía, que, en buena cuenta, no es sino una fianza que el Gobierno da i que no sabemos cuánto va a costarle.

Ni el Congreso ni el Gobierno saben cuándo este ferrocarril estará terminado; i una vez que eso suceda, es casi seguro que no dará utilidad: ¿tendrá el Fisco los fondos suficientes, entónces para pagar esa garantía?

No quiero entrar en detalles porque no es mi ánimo obstruir el proyecto.

He contribuido a su estudio en la Comision, i conozco las opiniones que mis honorables colegas tienen sobre el negocio; yo deseo que su discusion se entorpezca lo ménos posible.

Soi, señor Presidente, contrario a la garantía que se pide en favor del ferrocarril trasandino, i le daré por tanto, mi voto en contra; a pesar de ser una obra que me inspira mui fuertes simpatías, lo mismo que los empresarios, que con tanta laboriosidad como patriotismo la han emprendido, i a pesar de que desearia complacer a mis honorables colegas que a aquélla prestarán su apoyo. Todo esto deberia inducirme a dejar que el proyecto fuese aprobado sin debate; pero un deber de conciencia me obliga a no dar mi voto sin conocer todo el alcance de esta concesion, i sin que esté suficientemente informado por los hombres competentes en la materia. Hago, pues, indicacion para que se postergue la discusion de este artículo hasta que haya informado sobre todo el proyecto la Direccion de Obras Públicas; i si mi indicacion de aplazamiento no fuera aceptada, me veria en la dolorosa necesidad de pedir segunda discusion.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—Su Señoría ha hecho dos indicaciones: una para aplazar la discusion de este proyecto hasta que haya sido informado por la Direccion de Obras Públicas; i otra subsidiaria para que se deje el artículo para segunda discusion.

El señor FELIU.—Exacto, honorable vice-Presidente.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—Debo advertir a Su Señoría que, si no pide la segunda discusion ántes que el debate se haya cerrado, yo no podria concedérsela en conformidad al Reglamento.

El señor FELIU.—Entónces la solicito desde luego.

El señor BARROS LUCO (Ministro del Interior).

—La idea de dar una garantía a los concesionarios del ferrocarril trasandino, ha sido consignada en tres leyes diversas. Esta es, por consiguiente, la cuarta vez que la Cámara va a ocuparse del mismo asunto. De modo que la idea capital de este proyecto ha sido aceptada i reconocida por tres Congresos. ¿Qué motivos ha habido para acordar esta garantía? Esta cuestion ha orijinado largos debates; i se ha resuelto en vista de datos, estudios e informes que se han tenido como fehacientes i satisfactorios. Entre ellos figuran estudios de prestijiosos injenieros, e informes de la Direccion de Obras Públicas. El último de éstos, que sirvió de base a la última lei, es quizas uno de los mas notables, i pertenece al señor Budge.

Segun dicho informe, resulta que la línea trasandina es perfectamente hacedera; que su esplotacion es segura; que este ferrocarril no producirá pérdidas de capital. Es probable que, en los primeros años, pueda haber déficit; pero, indudablemente, estas pérdidas quedarán suficientemente compensadas con el gran provecho que reportarán las poblaciones de uno i otro lado de la cordillera.

Es necesario tener presente que dentro de pocos años mas esas poblaciones se duplicarán; i que en ningun caso, bajarán de diez millones de habitantes. En vista de este dato, i de que el comercio del pais no es inferior a cuatrocientos millones de pesos, se puede calcular el gran desarrollo que no tardará en alcanzar nuestro comercio por esa línea. Me parece indudable que el ferrocarril trasandino no dejará pérdidas sino utilidades positivas a la vuelta de mui corto plazo.

Creo que aquí sucederá lo que en los Estados Unidos, en donde la primera línea trasandina de San Francisco a Nueva York hubo de ser subvencionada por el Estado; pero, luego que se vió su importancia, i la gran utilidad que dejaba a la Compañía, se tendieron cuatro líneas mas, todas las cuales hacen hoi grandes negocios. Aunque entre nosotros no fueran tan considerables los beneficios o utilidades que produjera el ferrocarril trasandino, siempre convendria que espusiéramos un millon doscientas mil libras para asegurar el éxito de una obra de tanto provecho, en la que se arriesgaria mui poco.

Por estas razones, creo que el aplazamiento solicitado no tiene razon de ser, fuera de que las Cámaras chilenas se han pronunciado ya en otras ocasiones sobre el mismo negocio. Lo único que puede discutirse es la cuestion de esta garantía, es decir, si ella debe versar sobre un millon quinientas mil libras o sobre un millon doscientas mil, o bien sobre un millon solamente. La garantía misma no puede discutirse, porque ella ha sido ya otorgada por lei de la República.

En mérito de estas consideraciones, yo rogaria al honorable Diputado por Coquimbo que no insistiera en su indicacion de aplazamiento, i que se limitara a pedir segunda discusion para este artículo. Para la sesion siguiente podrá Su Señoría tener los datos necesarios. Hai informes bastantes luminosos, que probablemente el honorable Diputado no ha estudiado, i de que le será fácil imponerse. El asunto es sencillo: lo único cuestionable es el monto de la garantía; pues todos reconocemos la grande importancia de esta obra, como tambien que, por doscientas mil libras mas o ménos, no deje de hacerse una obra en que tanto el Gobierno arjentino como el chileno están interesados en realizar en pro del comercio i del progreso político de ambos paises. El honorable Diputado por Coquimbo cree tener motivos bastantes para retardar el despacho de este proyecto, por las pérdidas que la garantía pudiera acarrear al Estado. Aun cuando éstas fueran efectivas, al Gobierno no le faltan recursos para realizar una empresa de tanto provecho para la nacion entera.

El señor EDWARDS (don Guillermo).—El honorable Ministro del Interior nos acaba de decir que la garantía que se solicita ha sido por tres veces acordada por diversas leyes. Esto es efectivo, pero debe tenerse en cuenta que el proyecto primitivo ha sido modificado considerablemente, alterándose el sistema de construccion, que ántes era análogo al de nuestros ferrocarriles. En el proyecto primitivo la línea atravesaba la cordillera; en el actual, se adopta el sistema de cremallera, que cambia la elevacion de la línea.

Esta modificacion altera enormemente los niveles de la parte ejecutada, e introduce muchas variaciones en la economía de los trabajos, i aun en la parte técnica.

Es cierto que el señor Budge, en su informe, aprueba este sistema de cremallera; pero este mismo señor reconoce que es necesario elevar los niveles de la línea en 107 metros.

Es natural que esta alza de niveles produzca un mayor gasto en la construccion i esplotacion.

Estas consideraciones justifican, a mi juicio, la necesidad de que este proyecto vuelva a Comision i pase en informe a la Direccion de Obras Públicas.

Puede ser mas económico el sistema de cremallera; pero es dudoso que él se adapte a la condicion de mercaderías, i apénas servirá para acarrear pasajeros.

Estas consideraciones, entre otras, me mueven a apoyar la indicacion de aplazamiento formulada por el honorable Diputado de Coquimbo.

El señor ALFONSO.—No encuentro motivos que justifiquen la indicacion de aplazamiento formulada por el honorable Diputado de Coquimbo, ni la peticion subsidiaria, de segunda discusion, que Su Señoría ha hecho para el proyecto en debate.

Yo comprenderia la procedencia del arbitrio adoptado por el señor Diputado si se tratara de un negocio que se presentara por primera vez a la consideracion de la Cámara, sin preparacion alguna; pero no la comprendo tratándose de un asunto que cuenta ya veinticinco años de estudios, que ha merecido una i otra vez la aprobacion del Congreso i que ha estado sometido a numerosos i repetidos comentarios.

Las razones mismas en que el señor Diputado funda su peticion principal i la subsidiaria, son razones improcedentes, pues se fundan en hechos que no son exactos.

Manifestaba el señor Diputado la creencia de que, respecto de este ferrocarril, no se habian hecho los estudios ni evacuado los informes del caso. No deseo fatigar la atencion de la Cámara i por eso no entro en detalles; pero puedo decir al señor Diputado de Coquimbo i a la Cámara que se han hecho estudios perfectamente satisfactorios i se han dado informes superabundantes; que esos estudios e informes han sido hechos por injenieros mui distinguidos, espe-

cialmente por injenieros ingleses que son los mas famosos del mundo en materia de ferrocarriles; toda vía por injenieros nacionales i, si no me equivoco, de la propia Direccion de Obras Públicas. Todas esas fuentes de informacion, separadamente i de consuno, llevan al ánimo mas exijente i escrupuloso, el conocimiento de la suficiencia de los estudios hechos para la construccion del ferrocarril trasandino.

El honorable Diputado de Elqui, coadyuvando a los propósitos del honorable Diputado de Coquimbo, se ha fundado, para apoyar la indicacion de aplazamiento, por éste formulada, en la consideracion de haberse adoptado para el ferrocarril trasandino el sistema de cremallera, i en la circunstancia, que yo no puedo encontrar decisiva, de haberse elevado el punto de altura máxima de la línea en ciento i tantos metros.

Me parece que las dos razones aducidas por el honorable Diputado de Elqui carecen de fuerza. La practicabilidad de los ferrocarriles de cremallera ha sido demostrada por la teoría i la ciencia, no ménos que por la aplicacion de ese procedimiento en varios ferrocarriles que se encuentran en esplotacion, de los cuales me bastará recordar uno que hai en la República del Brasil, en el cual el tanto por ciento de la inclinacion del terreno es mui superior al que tendrá la línea trasandina. Sin embargo, aquel ferrocarril i muchos otros que se encuentran en condiciones semejantes, funcionan con toda regularidad.

Tocante a la altura máxima a que va a alcanzar el ferrocarril trasandino, he traido por curiosidad algunos datos relativos al ferrocarril de la Oroya, que es comunmente tenido por el mas elevado del mundo. Aquel ferrocarril alcanza a una altura máxima de 4,798 metros, i el de los Andes, conforme a los planos aprobados, solo alcanzará a 3,300, es decir, 1,400 ménos que aquél. I pregunto yo, ¿por qué lo que fué posible i practicable en el Perú, no habia de serlo, en condiciones mas hacederas i favorables, entre Chile i la República Arjentina? Adviértase todavía que, para construir aquel ferrocarril, que cuenta ya algunos años de servicios, no tuvieron los injenieros los conocimientos ni los medios que la ciencia de hoi i una práctica mas avanzada permiten aprovechar a los que dirijen la construccion del ferrocarril trasandino.

El honorable Diputado por Elqui cree que, por la adopcion de la cremallera, el ferrocarril trasandino no ha de servir para el trasporte de mercaderías. Quiero yo ponerme en ese caso, que es, sin duda, el peor (ademas de ser inverosímil i absurdo), pues de todos modos es indudable que el ferrocarril de Uspallata ha de servir siquiera para trasportar mercaderías menudas. Pues bien, yo creo que valdria la pena protejer la terminacion de la obra, aun cuando solo hubiera de servir el ferrocarril para el trasporte de pasajeros, porque el ahorro que él hubiera de procurar a los que de Chile van a Europa i a los que de Europa vienen a Chile, compensaria el sacrificio que se piensa hacer, i uno mucho mayor.

Voi a dar un dato a mis honorables colegas. El número de las personas que anualmente hacen el viaje entre Chile i Europa, no baja de cinco o seis mil. El viaje por mar hasta Montevideo cuesta aproximadamente treinta libras esterlinas, i por ferrocarril costaria unas ocho libras. Supongamos, lo que es mucho suponer, que el número de viajeros no aumente, a pesar de que la duracion i las dificultades del viaje hayan disminuido: se ahorrarian para el pais 22 libras esterlinas, o sea, algo como cien pesos oro, por persona, lo que, dado el número de viajeros que he mencionado, significaria en cada año un ahorro de 500 a 600 mil pesos, que dejarian de gastar nuestros conciudadanos para trasladarse a Europa. Este ahorro superaria, con mucho, a lo que el Estado tuviera que gastar para hacer el servicio de la garantía, acordada a la empresa del ferrocarril trasandino.

En cuanto a la practicabilidad de la cremallera, es necesario tener presente una circunstancia, que está contenida en las disposiciones del proyecto. El último inciso del nuevo artículo 6.° prescribe que la línea se considerará terminada (para los efectos de la garantía) despues que una comision oficial de injenieros la *declare apta* para ser entregada al tráfico público, *sin ninguna especie de peligro.*

La lei, pues, adopta esquisitas precauciones a fin de prevenir cualquier accidente o imposibilidad en el tráfico.

El honorable Diputado por Coquimbo ha insinuado todavía algo que, bien analizado, es un argumento negativo para Su Señoría.

Dice el señor Diputado que, trascurridos cinco o seis años, no sabemos si el Estado se encontrará en situacion i con la responsabilidad pecuniaria suficiente para atender a la obligacion de esta garantía.

Este plazo es una ventaja para el Estado, por cuanto no le impone, desde luego, obligacion alguna, no lo grava de ninguna manera, i vendrá a gravarlo cuando todo nos permite esperar que las finanzas de Chile se hayan robustecido, cuando nuestras industrias se hayan desarrollado i cuando nuestra minería se encuentre próspera i floreciente.

Yo creo que al contraer una obligacion de esta clase no se la puede tachar de dudosa conveniencia para el Estado, i ménos de peligrosa, cuando con ella se trata de alcanzar un beneficio tan positivo. De modo que bien vale la pena aceptar esa responsabilidad.

No es mi ánimo hacer la historia *escabrosa*, como se dijo en el Senado, de este negocio del ferrocarril trasandino; por eso quiero omitir muchas razones que podria hacer valer en favor del proyecto; quiero sí dejar establecido que la aprobacion lisa i llana del proyecto, tal como viene del Senado, no satisface a los contratistas.

Ellos, despues de mas de veinte años de estudios i trabajos, despues de luchas infructuosas en Europa i América, no lograrán todavía ver coronados sus esfuerzos; dicen, con toda la autoridad de su esperiencia, que esta garantía no alcanza a satisfacerles, i que, si no se aumenta, o han de abandonar definitivamente la empresa para que corra la suerte que el destino le depare, o que tendrán que someterse a las contingencias, a los riesgos, a los peligros, a cuantas dificultades se les espere.

Despues de todas las molestias sufridas para obtener capitales en Europa, despues de todas las jestiones hechas para realizar esta empresa, seria algo demasiado odioso el que no se les diera la garantía necesaria para terminar su obra. Por eso, al venir a

esta Cámara con el ánimo de ocuparme de este asunto, tengo el propósito de hacer indicacion para que la garantía acordada por el Senado, por 9 votos contra 8, de 4½ por ciento sobre la suma de 1.200,000 libras, se aplique a la suma de 1.300,000 libras.

Tengo motivos autorizados i respetables para suponer que la resistencia que habia encontrado la elevacion de la garantía de cuatro i medio por ciento a cinco por ciento, no la encontrará un aumento de cien mil libras para la suma garantizada.

No creo que sea necesario manifestar las razones poderosas que deben influir en el ánimo de la Honorable Cámara hacer que esta vez sea mas jenerosa, mas desprendida i mas magnánima de lo que ha sido respecto de otras empresas de ferrocarriles.

Se ha dicho que Chile es una de las naciones del mundo que mas necesita de una viabilidad, como la que aquí se propone, para dar vuelo a sus industrias i comercio.

No se ha insistido lo bastante, a mi juicio, en la diferencia enorme que existe entre los beneficios que reportará a Chile este ferrocarril i los que dará a la República Arjentina; para comprenderlo no hai mas que fijarse un poco en la situacion topográfica de ámbos paises.

Casi todos los puntos de Chile van a quedar mas cerca de ese ferrocarril que los de la Arjentina; ademas tendremos fácil comunicacion con el Brasil, Uruguai i la Arjentina. Sin embargo, vemos que, a pesar de ser nosotros los mas beneficiados por el ferrocarril, la República Arjentina ha sido, más que nosotros, benévola i jenerosa con esa empresa.

Necesitamos tambien de ese ferrocarril para nuestras comunicaciones con Europa i para nuestro comercio con la Arjentina; bajo este punto de vista el Trasandino es para Chile mas ventajoso que para la Arjentina, por cuanto nosotros consumimos pocos productos de allá, miéntras que nuestros agricultores podrán abastecer abundantemente todos los mercados arjentinos.

Ademas, señor, de este ferrocarril trasandino se están construyendo diversas líneas en el Uruguai i en el Brasil; líneas que, una vez terminadas, nos permitirán comunicarnos directamente con Montevideo i Pernambuco, reduciendo los viajes a Europa en quince dias o mas.

Considerando todas las economías de trabajo, molestias i dinero que va a traernos este ferrocarril, él es, a todas luces, una gran conveniencia para nosotros i no debemos trepidar en darle la garantía elevada a 1.300,000 libras.

Para nosotros el ferrocarril no es solo cuestion de comunicacion con nuestros vecinos de ultra cordillera sino tambien, i mui principalmente, cuestion de comunicacion con Europa. Este es un aspecto del proyecto que merece ser tomado mui en cuenta.

Esta sola consideracion, de acercarnos al foco de luz i de calor de las instituciones universales, deberán ser suficiente para hacernos dejar a un lado todo escrúpulo i embarcarnos con ánimo entero en la nave de la civilizacion.

I como no quiero fatigar a mis honorables colegas, bástame solo recordar que el empresario de esta obra, destinada a favorecer particularmente el interes chileno, es tambien chileno. Conviene aun recordar el espíritu de concepcion, de iniciativa i de constancia que ese chileno ha demostrado. El empezó la obra i se ha sostenido hasta el dia de hoi, a pesar de toda clase de dificultades; es menester que él la concluya.

Señor Presidente: dejar a ese hombre solo, en medio del camino, cuando solicita una pequeña proteccion de su pais, consultando la gloria e interes de éste no ménos que su propia gloria e interes individual, seria contrario a la justicia, contrario a la nobleza i contrario a la dignidad de la República.

El señor GAZITUA.—Las vicisitudes que ha debido atravesar la realizacion de la concesion otorgada por la lei de 1884, me inducen a hacer una rápida reseña de las diversas faces que ha asumido dicha concesion.

Por lei de 13 de noviembre de 1874 el Congreso Nacional otorgó a los señores Clark i C.ª autorizacion para construir un ferrocarril que, partiendo de las estaciones de San Felipe o los Andes, en Chile, rematará en el pueblo arjentino de Mendoza.

El artículo 6.° de aquella lei garantizaba a la empresa, por la seccion chilena del ferrocarril, i durante veinte años, el interes del 7 por ciento anual sobre la suma de 600,000 libras esterlinas.

La garantía solo podia hacerse efectiva despues de entregada la línea férrea al tráfico público en toda su estension, debiendo practicarse al fin de cada año la liquidacion de sus entradas i abonarse a la empresa la diferencia resultante entre el monto del interes garantido i el valor de los ingresos del ferrocarril, una vez deducido el 55 por ciento, aplicable a gastos de esplotacion.

En la misma fecha, con la igual garantía i en términos análogos, se daba a la Compañía del Ferrocarril de Copiapó la autorizacion para construir un ferrocarril que uniera la estacion chilena de Púquios con la línea del ferrocarril central arjentino.

A pesar de los esfuerzos gastados por ámbas empresas, la construccion de estos dos ferrocarriles no pudo llevarse a efecto. El Gobierno de Chile garantizaba un interes seductor, pero a renglon seguido sujetaba el servicio de la garantía a condiciones que alejaban por completo la confianza del capitalista europeo.

Como los empresarios señores Clark habian obtenido de la República Arjentina, por lei de 5 de noviembre de 1872, la concesion, en circunstancias mui favorables, de la seccion arjentina desde la línea divisoria hasta Mendoza, no encontraron el menor tropiezo para reunir los fondos destinados a la ejecucion de esa seccion del ferrocarril.

En efecto, la lei arjentina les garantizaba el 7 por ciento sobre el capital absoluta e incondicionalmente, sin referirse a los probables gastos de esplotacion o a las entradas de la empresa.

Sin embargo, la obra por ese lado arjentino se hacia en estremo difícil a causa del acarreo de materiales de construccion a traves de mas de 1,200 kilómetros de pampa casi desierta.

Resolvieron entónces los concesionarios postergar la iniciacion de su obra por el lado del Pacífico i empezar los trabajos desde la misma ciudad de Buenos Aires.

Cuando en 1887 se presentaron por segunda vez al Congreso chileno la reforma de la lei de 1884, los

señores Clark habian unido las ciudades de Buenos Aires i Mendoza por una línea férrea de 1,047 kilómetros, con un costo de 40.000,000 de pesos oro.

Nuestra lei de 14 de mayo de 1887 redujo el interes al 5 por ciento sobre un capital de 5.000,000 de pesos de 36 peniques por peso, equivalente a 750,000 libras esterlinas, dejando subsistentes las antiguas trabas para la colocacion del empréstito, sobre todo aquella que limitaba a tanto por ciento los gastos de esplotacion.

Si la lei de 1874 fué estéril, la de 1887 resultó fatal: la primera aseguraba una garantía del 7 por ciento sobre 600,000 libras esterlinas que podia afectar al Fisco en 42,000 libras esterlinas anuales; la segunda limitaba la garantía a 37,500 libras esterlinas (5 por ciento sobre el empréstito de 750,000 libras esterlinas).

Por lei de 12 de mayo de 1887 se concedia a los señores Francisco Bustamante i C.ª permiso para construir un ferrocarril que, saliendo de la estacion de Yumbel (Chile), atravesara la cordillera por el boquete de Antuco i empalmara con la línea del ferrocarril arjentino que une los puertos de Buenos Aires i Bahía Blanca.

El Estado garantizaba a la Empresa el interes de 6 por ciento sobre un capital de 4.000,000 de pesos al cambio de 36 peniques.

Esta concesion ha caducado.

Segun esposicion hecha por el representante de los concesionarios al Congreso de Chile en 1892, éstos se hallaban en la imposibilidad absoluta de levantar los capitales por la forma tirante en que se habia establecido la garantía, por lo cual solicitaban no solamente su reforma *sino tambien el pago por secciones*, i agregaban: «Acordar la garantía para cuando la obra esté completamente terminada i definitivamente organizada, es ofrecer el apoyo para cuando la empresa tenga medios propios de vida i haya llegado a su período de prosperidad i desarrollo; es decir, es ofrecerla para cuando en realidad no le es indispensable.»

Esta lei de 13 de mayo de 1887 a favor de Bustamante i C.ª es igual, en las obligaciones i restricciones de la forma de pago de la garantía, a la de 14 de mayo de 1887, a favor de los señores Clark; ni uno ni otro concesionario pudieron levantar los empréstitos indispensables.

Por tercera vez, en 1892, se presentan los señores Clark i C.ª al Congreso pidiendo la reforma de la lei de 1887. En esa época habian construido ciento treinta i cinco kilómetros desde Mendoza hasta la cordillera de los Andes, internándose en ella; i, por el lado del Pacífico, la locomotora hacia el servicio de esplotacion de la primera seccion chilena del ferrocarril trasandino, es decir, la que une a Santa Rosa de los Andes con el Salto del Soldado.

La lei de 4 de febrero de 1893 elevó el capital a 1.200,000 libras esterlinas, i redujo el interes del 5 al 4 por ciento anual, dejando subsistente la misma inaceptable forma de pago de la garantía, que las leyes de 1887 i 1874.

Por cuarta vez el representante de la empresa Clark acude al Congreso en 1893 manifestando que, por la reduccion del tipo del interes i por la forma de pago de la garantía, ha sido imposible a la empresa atraer los capitales para la terminacion de la obra, i pide que se aumente el interes al 5 por ciento i que la garantía sea absoluta e incondicional, exenta de toda traba o condicion para su pago.

El proyecto de lei aprobado por el Honorable Senado eleva al $4\frac{1}{2}$ por ciento anual el interes del 4 por ciento sobre el capital de 1.200,000 libras esterlinas de la lei de 1893, i no modifica la forma del servicio de la garantía, sino elevando del 55 al 60 por ciento de las entradas brutas de la empresa, los gastos de esplotacion. En cambio de este insignificante aumento de 5 por ciento a favor de la empresa, el Honorable Senado reforma el artículo 7.º de la lei de 1887, (que dejaba amplia libertad a los concesionarios para fijar su tarifa de fletes i pasajes, no pudiendo intervenir el Gobierno sino cuando el producto líquido de la esplotacion excediese el 12 por ciento anual) i lo reemplaza por el artículo 7.º del actual proyecto, que impone a la empresa la obligacion de fijar las tarifas i los itinerarios de acuerdo con el Presidente de la República, reservando a éste el derecho de fijar las tarifas por sí solo, toda vez que el producto líquido de la esplotacion llegue a un 12 por ciento.

Don M. Clark, representante de la Empresa, ha manifestado a la Comision que el proyecto aprobado por el Honorable Senado dejaba a los concesionarios del ferrocarril trasandino por Uspallata en peores condiciones que las que les otorgaba la lei de 1893, i ha pedido:

1.º Que se eleve el interes al 5 por ciento;

2.º Que la garantía sea absoluta e incondicional; i

3.º Que *no se reforme* el artículo 7.º de la lei de 1887 que deja amplia facultad a la Empresa para fijar su tarifa e itinerario.

No es ésta la oportunidad de hacer una esposicion circunstanciada de los múltiples i positivos beneficios de carácter nacional e internacional, que tanto para el comercio, la industria i las recíprocas relaciones de amistad i solidaridad de los dos paises interesados, resultarán de la apertura i el regular funcionamiento de una nueva, rápida i segura comunicacion por medio del ferrocarril entre Santiago de Chile i la metrópoli del Plata.

Bajo el punto de vista de la paz internacional i de la cordialidad de relaciones que, para mutuo desenvolvimiento i ventura de los pueblos chileno i arjentino, debe existir a ámbos lados de la cordillera la inauguracion del ferrocarril a traves de los Andes señalará el dia de definitiva fusion de los intereses materiales i morales de los dos paises, el dia de la buena intelijencia sin sombras, que ha de permitirles rivalizar, sin envidia, en la lucha por la civilizacion i del progreso.

A mi juicio, la ejecucion de esta inmensa obra de confraternidad americana, ha de tener decisivo influjo en devolver la seriedad i la cordura a los espíritus inquietos que, en una i otra nacion actualmente padecen, por desgracia, de deplorables veleidades guerreras.

Es una verdad indestructible que el mantenimiento de la paz i el predominio de una política prudente i conciliadora en el viejo mundo se debe, sobre todo,

a la vasta espansion adquirida en los últimos veinticinco años, por los intereses comerciales e industriales recíprocos de las grandes potencias europeas. Los problemas económicos se han convertido en la grande, la casi única preocupacion de los estadistas, i la mejor manera de solucionarlos con ventaja para su propio pais, ha llegado a ser la fórmula del verdadero patriotismo. Esa ha de ser tambien la verdadera fórmula del patriotismo americano.

Los territorios de este continente necesitan poblarse, enriquecerse por su propio esfuerzo, i no se logran estos fines promoviendo guerras o invirtiendo lo propio i lo prestado en elementos de combate. Se logran, sí, fomentando, (como lo hará en grado eminente la obra que nos ocupa) fomentando la inmigracion provechosa i la colonizacion acertada, estimulando el intercambio de productos del suelo i de la industria, creando necesidades civilizadoras, que hoi apénas se vislumbran i que mañana serán nuestro regocijo i nuestro asombro.

Con esto creo dejar refutada la objecion de inutilidad mercantil que al ferrocarril trasandino se atribuye. I a fé, esta empresa que (como pronto voi a manifestarlo) podria sustentarse con el producto del tráfico calculado, encontrará mayor prosperidad i ganancia en aquellas nuevas necesidades de intercomunicacion que inevitablemente ha de crear.

Creo, como la Comision del Honorable Senado de 1886, «que la importancia del ferrocarril trasandino no puede ser ya discutida en el Congreso chileno, que con diversas leyes dictadas en los últimos veinte años ha manifestado su decidida voluntad de unir, por medio de vías férreas, a nuestro pais con la República Arjentina; i puede decirse que la nacion está comprometida en este propósito, i no seria honroso que retirara sus promesas cuando del otro lado de los Andes se han ejecutado todos los trabajos exijidos por la lei de 1874.»

Voi a decir dos palabras sobre el resultado económico de la esplotacion del ferrocarril trasandino.

Don Enrique Budge, como Direetor Jeneral de los Ferrocarriles del Estado, encargado por el Gobierno de informar acerca de la solicitud de los señores Clark para que se modificase la forma de la concesion de la lei de 1887, en su completo i luminoso informe de 21 de octubre de 1893, estudia detenidamente el capital efectivo que se ha de invertir en la construccion de la obra; el capital invertido en la parte ya ejecutada en Chile i valor de los materiales e instalaciones existentes; las condiciones de esplotacion de la línea i cálculos del movimiento probable; las tarifas que podrian ser aplicadas, teniéndose presentes las que hoi rijen en Chile i la República Arjentina, i por último el resultado económico probable en relacion con los factores mencionados.

Demuestra el señor Budge que la esplotacion ordinaria de esta línea habrá de ser mui económica, por cuanto su construccion se presenta en condiciones favorables de solidez, por el sistema adoptado de cremallera, la cual se presta, mas que la de simple adherencia, a una esplotacion fácil i económica.

I comparando las cifras en que se calculan las entradas i gastos de la empresa, estima en 60,000 libras esterlinas la utilidad líquida aproximada.

Me parece inútil entrar a investigar si la obra es practicable, porque la garantía no afecta a la nacion sino despues que la línea haya sido entregada al tráfico público.

Sin embargo, considero conveniente recordar que si dudas pudieron a este respecto existir, al otorgarse la concesion de 1894, ellas han desaparecido del todo en 1895, porque, durante estos veintiun años, la injeniería civil i la mecánica han realizado obras estupendas, i no se sabe dónde se detendrán los prodijios que, dia a dia, verifican.

El perforamiento de la cordillera de los Andes es una obra difícil, sin duda, pero mui posible i practicable. La principal dificultad, o mas propiamente, la única dificultad que hai que vencer, consiste en reunir los capitales adecuados, i esta dificultad puede ser resuelta si el Congreso de Chile quiere inspirar confianza a los capitalistas europeos, decretando que el servicio de la garantía se efectuará cumplidamente.

La Comision no ha juzgado prudente acceder a las tres peticiones formuladas por la Empresa Clark, i ha adoptado un término medio de concesiones, que no solamente satisface al concesionario, sino que, i sobre todo, salvaguardia eficazmente los intereses públicos i permite que el proyecto presentado a la Cámara sea, en breve plazo, lei de la República.

Hai buenas i sólidas razones para creer que es conveniente elevar al 5 por ciento la tasa de intereses del 4½ por ciento fijada por el Honorable Senado. Sin embargo, penetrado de la urjencia de despachar este negocio, no insisto en aquella opinion i acepto la tasa del 4½ por ciento.

Me limito, pues, a observar en abono de un lijero aumento del tipo de la garantía, que la lei de 23 de octubre de 1884 concedió el 5 por ciento a la Compañía del Ferrocarril de Arauco, sobre un capital de 3.000,000 de pesos de 36d. I aquella garantía facilitó la reunion de fondos, tanto mas cuanto que la línea fué dividida en cinco secciones, i la garantía se hizo pagadera por cada seccion una vez terminada. I la lei de 14 de enero de 1884 que autorizó la construccion del ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, aseguró a los capitalistas de la Empresa el interes del 6 por ciento, por veinte años, sobre 3.472,000 pesos al cambio de 38 d.

Convencido estoi igualmente de la justicia i ventaja de conceder a la «Clarks Trasandine Railway Company Limited» una garantía absoluta e incondicional. Un estudio meditado del artículo 6.° de la lei de 1874, reproducido en la de 1887 i 1893, me ha hecho reconocer que la causa única del fracaso de la tentativa de empréstito, para efectuar el ferrocarril trasandino, han sido las condiciones impuestas por aquel artículo, al pago de la garantía.

Veo que la Comision se abstiene de proponer la supresion total de esos obstáculos, i aceptando la idea del proyecto del Honorable Senado, se limita a modificar la redaccion que la espresa, en un sentido que no haga frustrar la realizacion de una obra postergada durante veintiun años. Esto me parece prudente.

En efecto, el pago condicional de la garantía, en la forma determinada por la lei chilena, ha impedido a los señores Clark negociar un empréstito de 600,000 libras al 7 por ciento, conforme a la lei de 1874, mientras que a favor de la lei arjentina que

les otorgaba el mismo interes, lograron, en 1872 a 1882, levantar fondos hasta mas de 8.000,000 de libras esterlinas.

Los mismos empresarios han podido levantar empréstitos por mas de 4.000,000 de libras esterlinas i con garantía de intereses inferiores al 7 por ciento. Pero, en tales casos, el pago de la garantía era incondicional i absoluto.

De estos antecedentes se desprende la causa única que ha existido hasta ahora para impedir la practicabilidad de la concesion chilena a la que, desde el primer momento, habian vinculado los señores Clark todas sus patrióticas esperanzas. Sabe la Honorable Cámara que por ser chilenos los concesionarios, su idea primitiva habia sido construir el ferrocarril trasandino de los Andes a Mendoza, a fin de conservar a Valparaiso su antiguo tráfico mercantil con las provincias de Mendoza, San Juan i San Luis. A haberse iniciado los trabajos por el lado del Pacífico, se comprende la enorme economía de tiempo i de dinero que habria sido posible realizar.

Comprueban tambien estos resultados los prospectos de emision de las compañías de los ferrocarriles de Antofagasta i Arauco.

La concesion de la Compañía de Antofagasta no pudo negociarse en Lóndres, con la garantía del Gobierno chileno; i fué la Compañía Minera de Huanchaca la que *garantizó* directamente la *emision* de los bonos.

La Compañía de Arauco tampoco pudo utilizar la garantía del Congreso. Esta Compañía, que es a la vez propietaria de las minas de carbon de Curanilahue, solo pudo colocar su mision con la garantía que la Compañía minera dió a la emision de los bonos del ferrocarril obligándose, como la de Huanchaca, a hacer el servicio de los intereses sin depender del Gobierno de Chile.

Es un hecho indiscutible que las dos únicas líneas férreas que han podido construirse con garantía de la Nacion, i cuyas concesiones tenian la cláusula que limitaba los gastos de esplotacion en un tanto por ciento de las entradas brutas, *solo han resultado una realidad bajo los auspicios de una garantía directa de dos compañías mineras*, vivamente interesadas en la construccion de tales obras.

I es no ménos incuestionable que la garantía del Gobierno (del 6 i el 5 por ciento) a las mencionadas empresas, sirvió solamente para inspirar confianza a las sociedades mineras de Huanchaca i Curanilahue, acerca del resultado económico del negocio, sin que los concesionarios hubieran alcanzado a inspirar igual confianza a los capitales europeos.

Estimo que trabajos de esta magnitud i naturaleza, que inspiran recelos en los paises donde se ejecutan, por las enormes dificultades que han de vencer, han de provocar necesariamente una desconfianza mucho mas porfiada en los paises lejanos, a donde se acude en demanda de dinero para hacerlo; i no es posible imajinarse que el mero aliciente de un interes regular, moverá el entusiasmo de los capitalistas, si el pago de dicho interes queda sometido a engorrosas restricciones que pueden limitar el monto del interes garantido.

Dada la situacion actual del Ferrocarril Trasandino, ha llegado el caso de que el Congreso se pronuncie *sobre la necesidad de facilitar o impedir la ejecucion de dicha obra*. No seria conveniente ni justo mantener a los empresarios en un estado de incertidumbre mas perjudicial que una resolucion cualquiera, por adversa que fuere a sus aspiraciones. Creo por lo tanto que, en esta oportunidad, es indispensable decidir si la Empresa Clark i C.ª es de alto interes público, para apoyarla con franca liberalidad; o si es un negocio que en nada afecta al progreso del pais, para negarle toda proteccion.

En el primero i mas probable caso, corresponde al Gobierno nacional dar todo jénero de facilidades con el objeto que vengan a Chile los capitales requeridos. Atendido el cómputo del señor Budge, para el importe de la obra, es decir un millon i medio de libras esterlinas *próximamente*, juzgo moderada la cantidad propuesta por los empresarios para aplicar la garantía, cantidad consignada en la lei de 4 de febrero de 1893: 1.200,000 libras esterlinas.

Debe la Honorable Cámara tener presente que otro de los motivos de desconfianza para colocar fondos en empresas de esta índole, es la insuficiencia de los cálculos relativamente al costo definitivo de la obra. Efectivamente, en estas colosales construcciones la prevision de ordinario yerra mas por defecto que no por exceso; i los capitalistas, aleccionados por Panamá i otros trabajos semejantes, se retraen de contribuir *ahí donde no ven dinero bastante* para atender a los gastos previstos i a las posibles contingencias.

El apoderado de la Empresa Clark ha hecho notar al Gobierno que mediante el esfuerzo individual de los concesionarios, ha sido posible verificar la construccion de una parte de la Seccion Chilena i la casi totalidad de la Seccion Arjentina, de cerca de 1,200 kilómetros de estension; i agrega que la garantía del cuatro i medio por ciento no bastará a levantar lo estrictamente necesario para terminar la obra, sin resarcir a los empresarios de una mínima porcion de lo que de su capital llevan *invertido en aquélla*.

A pesar de que la Comision no concede el pago de la garantía de una manera absoluta, espresa su opinion que para este caso especial, la garantía deberia estar exenta de toda traba.

Concuerda esta opinion con el informe del señor Budge, que dice, hablando de la limitacion que establece el art. 6.° sobre el pago de la garantía:

«A mi juicio, convendria mas bien eliminar esa fijacion proporcional de los gastos i establecer sencillamente que para los efectos de líquidar las utilidades de la Empresa, se consideren como gastos solamente aquellos que requieran *la administracion*, el movimiento del tráfico i la conservacion de la línea i su material; no incluyéndose, bajo pretesto alguno, aquellos que signifiquen un aumento del capital. De este modo se obtendria que las utilidades reales de la empresa sirvieran para llenar el interes, o sea el valor de la garantía. A este efecto, el Gobierno podria reservarse el derecho de inspeccionar la contabilidad de la Empresa, con el fin de asegurar esta separacion en la cantidad de los gastos.»

El proyecto, al aceptar la limitacion de los gastos de esplotacion, los deja condicionalmente sometidos al monto del producto líquido del negocio. Pero reconoce de hecho al Estado una cuota de 40 por

ciento sobre el producto bruto, como compensacion de la garantía.

Las leyes de 1893 i 1887 no dan facultad al Estado para fiscalizar la esplotacion de la línea ni la de intervenir en su administracion.

Habria sido, pues, inútil en la práctica, el haber fijado en el 55 por ciento las entradas brutas, la cuota de gastos de esplotacion, quedando el sobrante del 45 por ciento para el servicio de la garantía, desde que el Gobierno no tenia el derecho de fiscalizar o el de administrar.

Este vacío lo llena la Comision, proponiendo, en reemplazo del artículo 4.° del proyecto del Honorable Senado (que establece una simple traba i siembra la desconfianza entre los tomadores de los bonos del empréstito) un nuevo artículo 4.° mas equitativo i de tan buen efecto como aquel, para la proteccion de los intereses fiscales.

La Comision no ha accedido a la tercera peticion del señor Clark de mantener el artículo 7.° de la lei de 1887, que deja a la Empresa la facultad absoluta de fijar sus tarifas e itinerarios, i mantiene el del proyecto del Honorable Senado, que obliga a la Empresa a fijar sus tarifas e itinerarios de acuerdo con S. E. el Presidente de la República, i da a éste la facultad de fijarlas por sí solo, desde que el producto líquido de la esplotacion llegue a un 12 por ciento. Juzga bien la Comision que la limitacion que este artículo impone a las facultades de la Empresa, es indispensable para el porvenir comercial e industrial de la República, en sus relaciones con los mercados arjentinos, pues no ha de tardar el dia en que los productos chilenos se abran ahí ancho campo de salida, por medio de tratados comerciales de concesiones recíprocas.

Ademas, esta limitacion queda compensada con la nueva fórmula condicional del pago de la garantía

El señor EDWARDS (don Guillermo).—Soi partidario, honorable Presidente, del ferrocarril trasandino; i la manera mejor de probarlo me parece que es la de ser breve en mis observaciones.

El honorable Diputado por Ovalle ha dicho que hai, a este respecto, informes abundantes, tanto de la Direccion de Obras Públicas como de algunos injenieros; pero ha de tener presente Su Señoría que estos informes son de fecha anterior a la concesion que se solicita i a las variaciones que se han introducido en el proyecto del ferrocarril trasandino. El único informe de fecha posterior, que yo conozco, en que se toma en cuenta el nuevo sistema de cremallera, es el informe del señor Budge.

Creo que este informe es de un gran valor; pero, en materia tan complicada e interesante, conviene conocer la opinion de la Direccion de Obras Públicas, que es el cuerpo consultivo de la nacion en asuntos de injeniería.

Esta es la razon que tengo para apoyar la indicacion de aplazamiento que se ha formulado.

El señor VERGARA.—Podria Su Señoría elimi nar tambien esta última razon; porque cuando el injeniero en jefe del ferrocarril trasandino hizo el trazado de la línea, i propuso la implantacion del sistema de cremallera, se pidió informe a la Direccion de Obras Públicas, i ésta lo evacuó. De manera que existe informe de esta oficina sobre las ventajas de la cremallera

El señor EDWARDS (don Guillermo).—No conozco ese informe. Ademas, voi a hacer una observacion, que reproducia el mismo señor Budge en su informe, i es que la cremallera abarca una estension de mas de treinta kilómetros, siendo que en los ferrocarriles europeos, donde este sistema se ha adoptado, la cremallera no excede de una lonjitud de siete kilómetros. Como ve la Honorable Cámara, no es tan sencillo el asunto que se nos propone, i merece estudiarse por la Direccion de Obras Públicas. Este camino es mas corto que otros; el informe puede evacuarse con la presteza necesaria.

El señor ROBINET.—Se despacharia para las calendas griegas, honorable Diputado.

El señor FELIU.—No lo temo, honorable Diputado.

El señor EDWARDS (don Guillermo).—El que pase en informe es, ademas, necesario, en virtud de lo dispuesto en el artículo 6.° de la lei del año 87; pues ha sido reformado en un sentido diverso el proyecto primitivo.

Yo haria indicacion para que se aprobara el artículo 6.° del proyecto del Senado, que ofrece mas garantías para el Estado; pero sin estipular que los gastos de la empresa serán el 60 por ciento de su entrada bruta; la idea del Senado es mas sencilla de verificar, porque no tiene que entrar en detalles sino atender al total de las entradas i gastos conocidos.

El señor ALFONSO.—Eso es magnífico para garantizar al Estado; pero aquí se trata de dar facilidades a los empresarios para la ejecucion de la obra.

El señor EDWARDS (don Guillermo).—De ámbas cosas, honorable Diputado; i, por eso, considero mas conveniente que se vote el proyecto del Senado.

Hago indicacion en este sentido.

El señor BARROS LUCO (Ministro del Interior).—Si me permite el honorable Diputado, haré una observacion para recordar un hecho que Su Señoría no ha tenido presente. Los planos del ferrocarril trasandino están aprobados por el Gobierno en virtud de la autorizacion que la lei le confiere. En estos planos se consulta la modificacion que Su Señoría ha anotado, porque en ellos está indicado el trazado de la cremallera. De modo que este punto no es cuestionable, i está fuera de discusion. I no seria posible que despues de aprobados estos planos por el Presidente de la República i hechos por los empresarios los gastos para ejecutarlos, se vinieran a introducir en ellos nuevas modificaciones. Me ha parecido necesario hacer este recuerdo al honorable Diputado.

El señor ROBINET.—Ese olvido revela que se necesita tener mas preparacion para atacar el proyecto que para defenderlo.

El señor IBAÑEZ.—Por motivos que no tengo para qué espresar en este momento, votaré el proyecto del Senado o alguna indicacion que tenga por objeto dejar al Estado la facultad de adquirir este ferrocarril mediante ciertas condiciones. Con este propósito, rogaria a la Mesa tuviera a bien publicar en una hoja suelta el proyecto del Senado lo mismo que el presentado al Senado por el Gobierno, con arreglo al cual puede adquirirse este ferrocarril.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—¿Algun ho-

norable Diputado desea usar de la palabra en primera discusion?

El señor FELIU.—Al empezar la segunda hora me pareció que, haciendo indicacion para que este proyecto pasara en informe a la Direccion de Obras Públicas, léjos de estorbarle yo el camino, facilitaba su aprobacion. Me pareció que en vista de esta indicacion correcta i conforme con nuestras prácticas, no inferíamos daño alguno al proyecto ni impedíamos la pronta solucion de este negocio. Pensaba que la Direccion de Obras Públicas no tendria inconveniente alguno en remitir su informe, para la sesion del sábado próximo, por ejemplo; i que en esa sesion, en vista de este informe, o sin él, lo discutiríamos con mas conocimiento de causa. Sin embargo, como este aplazamiento no se quiere acordar, me veo en la obligacion de pedir segunda discusion si no se adopta aquel camino.

Todas las razones que he oido a los señores Diputados, que han terciado en el debate, me han convencido mas i mas de que este asunto está mui léjos de encontrarse bien estudiado, i de que, para emitir nuestro voto con toda conciencia, necesitamos el informe de la Direccion de Obras Públicas, que es la oficina técnica i, por consiguiente, mejor preparada para estudiar la obra.

Me parece que el señor Vergara ha dicho que existe un informe de la Direccion de Obras Públicas; i, si así fuera, de desear seria que se le diera lectura; pero, por los datos que yo tengo, parece que no lo hai.

El señor VERGARA.—Permítame una interrupcion el señor Diputado.

Como lo ha dicho el señor Ministro del Interior, los planos primitivos de la línea del ferrocarril trasandino fueron aprobados por la Direccion de Obras Públicas, que presentó su informe en ese sentido.

Cuando la empresa solicitó autorizacion para introducir algunas modificaciones en el trazado, i en el sistema de traccion, el Ministerio de Obras Públicas dispuso que se hiciera nuevamente un estudio completo acerca de la materia; i, en vista de él, concedió la autorizacion i prestó su aprobacion a los nuevos planos. En esa época, el señor Shatzmann, injeniero en jefe de la empresa, propuso la adopcion de la cremayera Abt para una parte de la línea. El Ministerio pidió informe a la Direccion de Obras Públicas, la cual a su vez comisionó a dos injenieros que recorrieron el trazado. En vista del informe de esos injenieros i de la Direccion de Obras Públicas, el Gobierno prestó su aprobacion a los planos de la obra, propuestos por el señor Shatzmann.

Yo no sé qué podria contestar hoi la Direccion de Obras Públicas si se le pidiera informe sobre el proyecto actualmente en debate, que no se refiere a la parte material de la obra sino a su parte económica, a la cuantía de la garantía que debe conceder el Gobierno i a la manera cómo éste puede quedar contragarantido por los dineros que en ella emplee. Siempre que se ha tratado de asuntos análogos, la Direccion de Obras Públicas ha contestado invariablemente que por lo que toca a la parte económica ella nada tiene que decir.

¿Se pretenderia venir a modificar por un proyecto discutido ahora, a la lijera, los planos que ya han sido aprobados, i que son el resultado de estudios concienzudos i la obra de mucho tiempo? Evidentemente nó.

Creo, pues, que no tiene objeto el pedir informe a la Direccion de Obras Públicas.

El señor FELIU.—Siento que las esplicaciones que se ha servido dar el honorable Diputado por Chillan no sean suficientes para convencerme de la inutilidad del informe de la ¡Direccion de Obras Públicas.

Continúo creyendo que ese informe nos seria mui útil para formarnos una opinion respecto de la cuestion económica que se nos presenta, en la cual hasta hoi estamos a oscuras, i que podríamos, en vista de él, resolver con pleno conocimiento de causa.

No se puede discutir ya la conveniencia de que haya un ferrocarril que nos úna con la República Arjentina. He empezado yo por descartar esta cuestion, i creo que los Diputados que han discutido largamente sobre los aspectos político i social del ferrocarril trasandino, han perdido lastimosamente el tiempo.

El señor ROBINET.—Por eso yo, queriendo ganar tiempo, me he limitado a interrumpir a Su Señoría.

El señor FELIU.—Tampoco se puede discutir la practicabilidad material de la obra. Yo no dudo absolutamente que ella se podrá llevar a término con inconvenientes mas o ménos sérios, pero que serán vencidos. Lo que yo dudo es que se construya este ferrocarril en condiciones tales que llegue un dia a ser un negocio para los empresarios.

Como ya es la hora, dejo la palabra, señor vice-Presidente.

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—La tabla para la sesion siguiente es el presupuesto de Relaciones Esteriores.

El señor FELIU.—¿Cuándo continuará el debate sobre el ferrocarril trasandino?

El señor YAÑEZ (vice-Presidente).—Cuando la Cámara lo acuerde, señor Diputado.

Se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

RICARDO CRUZ COKE,
Redactor.