

República como representante del elemento cristiano que era una de las bases constitutivas de la sociedad i de nuestra organizacion política.”

El señor **Opaso** (Vice-Presidente)—En discusion la interpelacion del señor Diputado por Chillan sobre el comercio chileno-argentino.

El señor **Réyes** (Ministro de Hacienda).—Para poder contestar a la interpelacion, espero que el Honorable Diputado por Chillan la formule i desarrolle.

El señor **Arteaga Alemparte**.—Es lo que voi a hacer, señor Ministro. Estoy ocupado de arreglar mis papeles.

El asunto que con la presente interpelacion vuelve a entrar en nuestros debates, ha ocupado, como recordará la Honorable Cámara, una buena parte de los trabajos i deliberaciones de este año lejislativo.

La cuestion ventilada i resuelta en esas deliberaciones es la mejor prueba de la influencia que ejerce la política de un Gobierno en el movimiento de la riqueza pública, en la actividad del comercio i demas industrias, en el bienestar material de los gobernados.

Hai una correlacion constante entre el bienestar o malestar de la nacion i la política de un Gobierno. Al acierto, elevacion i sinceridad de la conducta de los gobernantes corresponden de ordinario la riqueza i ventura de los ciudadanos. Por el contrario, cuando la política de los primeros se halla dirigida por móviles mezquinos, por errados propósitos, por la doblez o el desacierto, solo produce graves perturbaciones en el seno de la sociedad.

El origen de la presente cuestion es una grave falta política, que se llama el desahúcio del tratado chileno-argentino de 1856.

Ese tratado habia establecido sobre la ancha i segura base de la libertad comercial un vasto comercio terrestre entre Chile i la República Argentina. Su desahúcio trajo resultados tan deplorables como inmediatos. Gravada con el 25 por ciento de derechos la internacion de ganados argentinos i sometido al mismo gravámen el comercio de tránsito, subió enormemente de precio la carne, artículo de primera i universal necesidad, i se vió amenazado de desaparecer el considerable movimiento comercial que el tratado de 1856 ha fomentado entre el litoral de Chile i las provincias argentinas al traves de los Andes.

En presencia de esos dos resultados, el Gobierno mismo no pudo negarse a reconocer la falta que habia cometido con el desahúcio, i se apresuró a remediarla.

He ahí el mensaje que al abrirse las sesiones lejislativas del presente año dirijió al Congreso, proponiendo eximir de derechos de importacion los ganados i pastas metálicas que se introducen por cordillera.

Pero la reparacion buscada por el Gobierno era muy incompleta. Si la abolicion de los derechos sobre los ganados podia hacer bajar el precio de las carne, no podia levantar al vasto comercio de tránsito de la postacion a que lo reducía el desahúcio del tratado.

En vista de aquel mensaje, el que habla, secundado por los ilustrados amigos con quienes cuenta en esta sala, empleó todos sus esfuerzos en alcanzar una reparacion de la falta cometida tan completa como fuese posible, i digo como fuese posible, porque espirado el tratado de 1856 no podiamos ya evitar que el Gobierno argentino restableciese los derechos de esportacion prefijados por la lejislacion aduanera de aquella República sobre los ganados destinados a Chile.

Pero a lo ménos podiamos reparar los tristes efectos de la falta gubernativa, devolviendo al comercio de tránsito sus antiguas franquicias i liberando de todo

S. E. DE D.]

gravámen los ganados, pastas metálicas i demas importaciones al través de los Andes.

Nuestros esfuerzos fueron resistidos en su principio tenazmente por el Gabinete. Pero ese Gabinete, que habia comenzado por rechazar la libertad del comercio de tránsito i acabó por aceptarla; ese Gabinete que habia comenzado por aceptar la liberacion absoluta de derechos sobre los ganados i acabó por rechazarla, se vió al fin vencido i derrotado en todos los terrenos. Verdad es que la intervencion de la otra Cámara disimuló un tanto esa derrota, verdad es que nosotros no recibimos los honores del triunfo; pero no por eso nuestra victoria fué ménos positiva, ni nuestra satisfaccion ménos profunda considerando que el triunfo de nuestras convicciones importaba un beneficio real para los lejítimos intereses del pais i de su comercio.

La lei de 16 de octubre último vino a darnos una victoria casi completa, restableciendo el comercio de tránsito libre i la libre internacion de ganados i pastas metálicas a través de la cordillera.

Pero he aquí que dos simples providencias gubernativas han venido a hacer ilusorios los mandatos de esa lei reciente, han venido a derogar de hecho una lei de la República.

Muchos de los señores Diputados que me escuchan no conocerán acaso sino de oidas esas dos providencias, lanzadas a la publicidad cuando los espíritus se encontraban completamente absorbidos por los ardientes debates que provocaba en este recinto la cuestion de la acusacion de la Suprema Corte de Justicia. La atencion pública no se fijó en ellas, i la prensa periódica de Santiago apenas aludió de paso a las mismas. Solo la prensa de Valparaiso, órgano inmediato de los sentimientos i necesidades de aquella gran poblacion mercantil, levantó un grito unánime de reprobacion contra las providencias gubernativas.

I, sin embargo, por inadvertidas que ellas hayan pasado para el público de Santiago i para esta Honorable Cámara, vale la pena de que el pais entero i el Congreso las conozcan en todo su alcance. Ellas son un monumento que simboliza mucho mejor que otros la política oficial.

En 30 de octubre último se espidió por el Ministerio de Hacienda de acuerdo con el Consejo de Estado, un decreto que fijaba la tarifa del peaje que debia cobrarse en los caminos de cordillera. Al dia siguiente se espidió por el mismo Ministerio el decreto reglamentario del comercio terrestre entre Chile i la República Argentina.

Ambos decretos han venido alevosamente a dar una mortal estocada a la voluntad de la nacion legalmente espresada por el Poder Lejislativo. Este Poder habia dicho:—Quiero que sobreviva al tratado fenecido de 1858 la libertad del comercio de tránsito terrestre; quiero que los ganados argentinos continúen introduciéndose en Chile sin gravámen para que los habitantes de la República consuman carne a un precio razonable, si no bajo. Pues bien! El mismo Gobierno que acaba de promulgar i sancionar esa lei es quien por medio de las dos providencias aludidas ha dicho: No quiero lo que quiere el Poder Lejislativo, lo que quiere la nacion; no quiero que sobreviva el comercio de tránsito terrestre, ni que los chilenos consuman carne a un precio razonable.

Eso es lo que quiere decir la tarifa de peaje i el reglamento de comercio de 30 i 31 de octubre en que se ha burlado atolondrada i audazmente la majestad de la lei, en que se ha escarnecido la voluntad de la nacion.

Tal es el espíritu que ha presidido a los dos decre-

tos en cuestión, en los que no solo hai que lamentar la violacion de una lei reciente, sino tambien una violacion de nuestra carta fundamental. Al paso que traicionan la buena fe de Chile respecto del comercio estranjero; no consultan tampoco el interes fiscal; en proteccion del cual parece que se han dictado:

Comenzar por ocuparme de la tarifa de peaje, debó ante todo tomar en cuenta la negativa del Honorable Ministro de Hacienda para responder a las observaciones, que en una sesion anterior anuncié mi intención de hacer a la tarifa. La negativa del señor Ministro se fundaba en que la tarifa de peaje habia sido dictada por el Consejo de Estado, i que solo los miembros de ese cuerpo eran responsables conforme a la Constitucion de ese acto gubernativo.

Desde luego i como observé en aquella ocasion mi Honorable amigo el Diputado por Copiapó, la tarifa no ha sido dictada por el Consejo de Estado, sino por el Presidente de la República de acuerdo con el mismo Consejo. Al pié de dicha lei está la firma de S. E. i la del Honorable Ministro de Hacienda que la refrenda. El preámbulo del decreto dice testualmente:

"Haciendo uso de la autorizacion que me confiere el artículo 3.º de la lei de 16 del presente mes i de acuerdo con el Consejo de Estado, vengo en dictar la siguiente tarifa, etc."

En vista de lo espuesto, ¿es posible sostener que fué el Consejo de Estado quien dió la tarifa? Por cierto que nó. El Consejo le prestó solamente su acuerdo, i esto no exime al Gabinete, ni mucho ménos al Presidente de la República i al Ministro que firmaron el decreto, de las responsabilidades consiguientes. Sean responsables en hora buena los Consejeros de Estado por el acuerdo que prestaron; aquí no se trata sino de la responsabilidad del Ministro de Hacienda, claramente establecida en el artículo 87 de la Constitucion que dice así:

"Cada Ministro es responsable personalmente de los actos que firmare, e *insólidum* de lo que suscribiere o acordare con los otros Ministros."

Ese artículo es absoluto en su mandato, i no autoriza la escepcion a favor de la cual pretende rehuir una respuesta el Honorable Ministro de Hacienda.

Creo, pues, que Su Señoría no puede excusarse de darla a las observaciones que voi a hacer a esa tarifa, sin apelar a un efujio vergonzoso, sin faltar a su deber i a su decoro. En cuanto a mí, presentando a la Honorable Cámara las justas objeciones a que esa tarifa da mérito, habré cumplido un deber imprescindible aunque penoso, i eso basta a la satisfaccion de mi conciencia.

En presencia de la tarifa que tengo en la mano, segun la cual cada buel paga por peaje en los caminos de cordillera 75 centavos, cada macho i vaca de manzana 40 centavos, cada animal vacuno de crianza 30 centavos, cada carga que se conduzca de Chile a la República Argentina 3 pesos, cada carga que venga de la República Argentina a Chile 1 peso, cada animal con silla, avío o aparejo 20 centavos, etc., en presencia de semejante tarifa, digo, uno se pregunta naturalmente: ¿qué base, qué criterio ha adoptado el Gobierno para fijar esa escala de peaje? ¿Qué es el peaje, qué objeto puede tener? En nuestro pais, como en todos los pais civilizados, el peaje no representa ni puede representar sino el pago mas o ménos exacto del servicio que una via pública presta a los que trafican por ella. De consiguiente, el peaje no puede ser en ningun caso una contribucion destinada a dar recursos gratuitos al Erario público, sino simplemente la compensacion de los

gastos que la construccion i conservacion de los caminos impone a la comunidad.

La Honorable Cámara sabe mejor que yo que, segun los dictados de una sana Economía Política, los gastos de transporte se dividen en tres partes principales: interés del dinero gastado en la construccion del camino, gastos de conservacion del mismo, gastos de estraccion o acarreo. El peaje es un derecho que representa las dos primeras partes de los gastos de transporte; es, hablando el lenguaje de los economistas, el alquiler del camino.

¿Cuáles son los precios del peaje que se cobra o ha cobrado en las magnificas carreteras que cruzan el centro de nuestro territorio? No necesito recordarlos: esos precios son infinitamente inferiores a la tarifa que examinamos.

En las vias férreas, se cobra tambien un peaje, aunque la percepcion de él no se haga a título de peaje, sino que se incluya en el precio total del flete, como no puede ménos de suceder cuando el que tiene derecho a cobrar el peaje ejerce al mismo tiempo la industria de acarreo. Pero es incuestionable que en el precio total del transporte por un ferrocarril está incluido el peaje correspondiente. Pues bien, no solo el precio del peaje que debe pagarse por transitar la via férrea entre Valparaiso i Santiago, sino el precio total del transporte por esa via es tres veces menor que el peaje que se cobra conforme a la tarifa recién dictada en nuestros caminos de cordillera. El costo total de transporte de un quintal métrico por esa via férrea, incluyendo el peaje, es de 66 centavos, o sea un peso por tres quintales españoles, que forman una carga de mula. Ahora bien, esos tres quintales españoles, que pagan por peaje i transporte en ferrocarril de Santiago a Valparaiso solamente un peso, pagan soló por peaje 3 pesos en nuestros caminos de cordillera. ¡Qué inmensa diferencia de camino a camino! Los caminos de cordillera formados por la naturaleza, apenas han sido hechos transitables por la mano del hombre, al paso que nuestra via férrea entre Santiago i Valparaiso ofrece al acarreo toda la rapidez, comodidad i seguridad apeteccibles. I sin embargo, el peaje que se paga en la segunda es incomparablemente inferior al que se paga en los primeros.

Si, pues, ni el peaje disimulado de nuestros ferrocarriles, ni el peaje declarado de nuestras carreteras centrales han podido servir de base i criterio al Gobierno para dictar la tarifa en cuestion, ¿cuál ha sido la base, cuál el criterio de que ha pedido partir? ¿Ha creído que los derechos de peaje establecidos en esa tarifa correspondian al pago del servicio que prestan nuestros malísimos caminos de cordillera?

Nó, el Gobierno ha abusado de la palabra peaje para imponer a su sombra una contribucion arbitraria i onerosísima, para exceder la facultad que se le dió por la lei de 16 de octubre último, para traicioner escandalosamente los altos i benéficos fines de esa lei. Sí, el Gobierno ha abusado de la buena fe del Congreso, de la confianza que el Poder Lejislativo depositó en su probidad, para contrariar la voluntad de ese Poder, imponiendo subrepticamente las contribuciones que la lei referida abolió por completo.

Para convencerse de esta verdad, basta examinar las consecuencias de la tarifa de peaje en cuestion sobre los diversos ramos del comercio chileno-argentino.

Respecto del comercio de tránsito, la tarifa de peaje es:

1.º Enormemente superior a los derechos de peaje o barrera que se cobran o han cobrado en nuestras carreteras centrales.

2.º Tres veces superior al flete por ferrocarril entre Santiago i Valparaiso, incluso el peaje envuelto en ese flete.

3.º En los artículos de abarrote que se esportan en tránsito para la República Arjentina, poco inferior de ordinario, superior a veces a los derechos de importacion del 25 por ciento que suprimió la lei de 16 de octubre último; i

4.º En cuanto a la ferreteria, mas de tres veces superior a esos mismos derechos del 25 por ciento.

Las dos primeras aserciones no son mas que el corollario de lo que llevo dicho. Por lo que toca a las dos últimas, he aquí datos fehacientes que comprueban su exactitud:

Tres quintales españoles de azúcar refinada, pagarian de derecho de importacion del 25 por ciento, 7 pesos 24 centavos, i paga por peaje 3 pesos, es decir, poco ménos de la mitad de los derechos suprimidos.

Tres quintales de arroz carolina que es el de mejor clase pagarian de derechos de importacion 4 pesos 83 centavos, es decir, poco mas del peaje que hoy pagan.

Tres quintales de arroz del Perú, pagarian de derechos de importacion 4 pesos 14 centavos, es decir, muy poco mas de lo que hoy pagan por peaje.

Tres quintales de arroz de otras clases inferiores, pagarian por derechos de importacion 2 pesos 94 centavos, es decir, ménos de lo que hoy pagan por peaje.

Tres quintales de ferreteria en planchas i barras, pagarian por derechos de importacion 93 centavos, es decir, ménos de una tercera parte de lo que hoy pagan por peaje.

Podria multiplicar estos ejemplos para manifestar que el pretendido peaje de la tarifa en discusion, no es sino un derecho de importacion disimulado.

Ahora, cuando se considera la tarifa en relacion con nuestros productos nacionales, llega a ser odiosa. Los artículos nacionales son de poco valor i de mucho peso o de mucho volúmen, como los fideos, por ejemplo, lo que les hace insoportable el peaje de 3 pesos. La esportacion de nuestros artículos nacionales se hace así imposible.

Considerando ahora esa tarifa con respecto a los ganados, se ve que su objeto, o su resultado (ya que llevo tan lejos mi longaninidad que no quiero calificar intenciones por manifestas que sean) no ha sido otro que establecer disimuladamente el impuesto de 10 por ciento sobre los ganados, abolido tan cuerdamente por el Senado durante tres años.

¿Cuál es el peaje que paga un buci? 75 centavos. I no solamente tiene que soportar este gravámen, sino que ántes de pasar la frontera debe pagar otro derecho de esportacion introducido en la legislacion aduanera de la República Arjentina. I se me ha informado que a mas de éste, aun hai que pagar derechos de pontazgo a favor de las Municipalidades de San Felipe i de los Andes. ¿A qué queda reducida entónces la liberacion de derechos sobre los ganados que se internen por cordillera? A nada. Esa liberacion ha quedado miserablemente burlada por la tarifa en cuestion.

I en cuanto a la aplicacion de la tarifa, han llegado a mi noticia hechos que prueban que la aplicacion es inculcable. Ha llegado a mi noticia que el peaje de 3 pesos, se cobra, no solo sobre las mercaderias, sino tambien sobre los equipajes. Así, un individuo que viene a Chile de la vecina República, tiene que pagar un peso al venir, i tres pesos al volver: ¡cuántos pesos de peaje por dos maletas o dos baules!

La tarifa que acabo de examinar, lleva consigo la derogacion de la lei de 16 de octubre último. Mientras que esa lei quiso liberar la internacion de gana-

dos i hacer libre el comercio de tránsito, el decreto de 30 de octubre, a titulo de peaje, ha gravado con derechos abrumadores las mercaderias i los ganados, derechos que tienden a hacer desaparecer el comercio de tránsito i a encarecer enormemente el precio de la carne.

No contento el Ejecutivo con la tarifa, reagravó el mal dictando al dia siguiente un decreto reglamentario del comercio chileno-arjentino, que es una burla, una bafa de la voluntad de la nacion legalmente representada por el Poder Legislativo. A fin de abreviar el exámen del decreto de 31 de octubre, voi a prescindir de examinar todos sus artículos dejando a un lado los reglamentarios, i contrayéndome a los que tienen el alcance de una verdadera lei.

El art. 2.º dice así:

"Art. 2.º El despacho en tránsito de mercaderias estranjeras con destino a las provincias de la República Arjentina, solo podrá hacerse en la aduana de Valparaiso, conduciéndose las mercaderias exclusivamente por ferrocarril hasta Llaillai, desde cuyo punto continuarán por el camino de Aconcagua hasta el boquete de Uspallata, único puerto por donde es permitido el comercio de tránsito."

El comercio de tránsito terrestre se hacia segun el tratado de 1856, no solo por el boquete de Uspallata, sino tambien por el de Paipote, i podia hacerse por otro mas todavía, si mis recuerdos no me engañan. Cuando la lei de 16 de octubre restableció la libertad del comercio de tránsito, ¿se autorizó al Ejecutivo para restringir ese comercio al solo boquete de Uspallata? ¿de dónde sacó atribuciones para convertir ese comercio en monopolio de ciertas provincias? ¿Por qué lo ha circunscrito a una sola vía?

Es sabido que Salta i demas provincias limítrofes no podrian proveerse en nuestros mercados si tuviesen que trasportar las mercaderias por el boquete de Uspallata. Se han provisto de ellas en Chile conduciéndolas por el boquete de Paipote, es decir, llevándolas por mar desde Valparaiso a Caldera i de ahí por tierra hasta Salta.

El comercio de Salta con Chile era de mucha consideracion, como tuve ocasion de demostrarlo en los pasados debates sobre este asunto. Pues bien! ese comercio queda abolido segun ese artículo. El Congreso dijo: subsista el comercio de tránsito por cordillera, i el decreto dice: subsista respecto de tales i cuales provincias, i respecto de las demas desaparezca.

El artículo en cuestion establece tambien un monopolio en favor de la línea férrea entre Valparaiso i Santiago. ¿Quién ha podido autorizar al Gobierno para conceder ese monopolio? ¿Por qué se obliga a los comerciantes a conducir sus mercaderias por el ferrocarril? ¿Qué lei existe para hacerles la forzosa, como se dice vulgarmente? Es cierto que en jeneral se usa de ese medio de conduccion; pero ello era un motivo mas para no hacerlo obligatorio. ¿Por qué no dar libertad para conducir mercaderias a lomo de mula, o de burro si se quiere? En esto no ha habido un propósito de interes público, sino un propósito poco honorable, que luego manifestaré. Desde luego el art. 2.º restringiendo la libertad de comercio a una sola vía, ha contrariado el espíritu de la lei recién dictada, ha contrariado la base en que descansaba el comercio de tránsito, ha contrariado todo lo razonable i debido.

Pero llevo a otros artículos i saltándolos, voi a leer el art. 11.

"Art. 11. Los minerales i pastas metálicas que se introduzcan por cordillera quedan asimilados a los minerales i pastas metálicas de Chile, sujetos por con-

siguiente al derecho de esportacion que fija la Ordenanza de aduanas."

¿Por qué este artículo? ¿Por qué esta imposición nueva sobre el tránsito terrestre? He aquí los antecedentes: Un decreto de mayo posterior al desahúcio del tratado de 1856, declaró que las pastas metálicas de procedencia argentina destinadas a ser esportadas por nuestro litoral, quedaban exentas de derecho de esportacion i en el goce de las franquicias anexas al tránsito marítimo. No es del caso averiguar si este decreto era o no fundado.

¿Pero es posible aceptar que por un simple artículo de reglamento se restablezcan derechos abolidos? ¿Es posible que se grave por tierra un artículo que es libre por mar? Al mismo tiempo tal medida es indecorosa para una nacion, porque restablece de un golpe un derecho que va a pesar sobre transacciones que se han emprendido en la creencia de que imperaban en Chile leyes diferentes, diferente orden de cosas. I esto no es una hipótesis: puedo citar hechos. Algunos comerciantes argentinos que envían pastas metálicas para ser esportadas por nuestras costas, se han encontrado con el nuevo reglamento i se han visto obligados a interrumpir sus pastas i a pagar un derecho de esportacion con que no contaban al emprender sus especulaciones. ¿Es esto decoroso? Cuando se impone un derecho se da un paso razonable para que se realicen las especulaciones pendientes. Esto lo ordenan la buena fe, la lealtad, i los respetos que debe una nacion a su propia dignidad, i esto no se ha tomado en cuenta.

Llegamos ya a las medidas contenidas en el famoso reglamento que examino, respecto al comercio de tránsito. A fin de hacer claro este punto de mi discurso i de ahorrar muchas esplicaciones, voy a manifestar en pocas palabras cuál es el itinerario, cuales son los trámites que tiene que seguir un bulto de mercaderías extranjeras que va desde aquí a la República Argentina.

En primer lugar, el comerciante que desea inportar en tránsito mercaderías, presenta en la aduana una póliza por triplicado. Se hace el despacho de los efectos i son conducidos por el ferrocarril de Valparaiso a Llaillai.

En Llaillai un empleado de flamante creacion ministerial confronta las mercaderías con la guia de la aduana i verifica su conformidad. Esto hecho, los bultos continúan su camino hasta el reguado del Rio Colorado, donde son sometidos a un exámen prolijo, concluido el cual siguen su destino a la República Argentina. Hai que advertir que entre Rio Colorado i la frontera de la vecina República hai una distancia considerable; así es que las mercaderías caminan muchas leguas todavía por nuestro territorio. El comerciante queda exento de toda responsabilidad una vez remitida la póliza de Rio Colorado a Valparaiso, despues que se haya encontrado conforme con el contenido de los bultos.

Un ejemplar de las pólizas, segun el artículo 17, debe ser afianzado a satisfaccion del jefe de la aduana, en garantía de los derechos o de cualquiera otro pago que haya de hacer.

El art. 23 establece:

"Art. 23 Sobre el ejemplar de la póliza en que estuvieren afianzados los derechos, se liquidarán éstos, i se pasará la liquidacion al interesado para que en el término de tres dias consigne en las areas de la aduana el valor de los derechos en calidad de depósito."

Este artículo importa una violacion de la lei, desde que no exime de derechos al comercio de tránsito. Es claro que no importa otra cosa el gravámen de hacer un depósito de dinero que deja de ganar interes du-

rante 60 dias por lo ménos. El Ministerio de Hacienda comprendió esto, vió en él lo que habia de ilegal i atentatorio, i modificó el artículo, prescribiendo que se liquidasen las pólizas i el comerciante entregase un pagaré a los Ministros de aduana por el valor de la liquidacion. Esto era ménos oneroso, pero no por eso dejaba de ser oneroso i vejatorio, e inútilmente oneroso i vejatorio. Si uno de los ejemplares de la póliza estaba afianzado a satisfaccion del administrador de la aduana de Valparaiso, tanto respecto de los derechos adeudados por las mercaderías como respecto de cualquier otro pago; ¿a qué proceder a liquidar esa póliza i firmar un pagaré? a qué imponer inútilmente ese trabajo a los empleados de aduana? ¿a qué obligar a los comerciantes a una operacion tan engorrosa como inútil? Si el comerciante no cumple con el reglamento, procédase entónces a la liquidacion. Pero ántes, ¿para qué?

¿Pluguiera a Dios solo hubiera que notar estos tropiezos opuestos por el reglamento al comercio de tránsito! Por desgracia hai otros de mayor entidad que paso a examinar. El artículo 26 relacionado con el 31 dice:

"Art. 26. El conductor de las mercaderías presentará al interventor del tránsito de Llaillai la guia que hubiere dado el jefe de la aduana de Valparaiso para que aquel funcionario cotejando los bultos con el contenido de la guia, ponga sobre ésta su visto bueno en caso de estar conforme.

"Si hubiere disconformidad dará aviso a la aduana de Valparaiso de la condicion en que hubieren llegado los bultos, espresando con claridad los que faltaren o hubieren sido abiertos. Igual aviso dará al resguardo de Rio Colorado."

Este personaje oficial llamado interventor del tránsito entra en escena por obra i gracia del Ministro de Hacienda, pues ha sido creado por el artículo 31 del reglamento:

"Art. 31. Para los efectos de las prescripciones de este reglamento se establece provisionalmente un interventor del tránsito en Llaillai con la renta de mil doscientos pesos anuales."

Veamos ahora hasta qué punto puede ser constitucional la creacion de semejante empleo, hasta qué punto puede ser útil, hasta qué punto es decoroso el nombramiento que ha proveído el empleo.

El señor **Matta**.—Pido al señor Presidente que suspenda la sesion por cinco minutos.

Se suspendió la sesion, i al abrirse de nuevo se notó que no habia número bastante.

Se levantó la sesion.

JOSÉ BERNARDO LIRA.
Redactor.

SESION 26.^a EXTRAORDINARIA EN 2 DE DICIEMBRE DE 1868.

Se abrió a las 8 i se levantó a las 11 de la noche.

Presidencia del señor Opasso.

Asistieron señores Diputados.

SUMARIO.

Lectura i aprobacion del acta.—Continúa la interpelacion del señor Arteaga Alemparte al señor Ministro de Hacienda sobre la tarifa de peaje por los caminos de cordillera.—Contesta el señor Ministro de Hacienda.—

Se leyó i fué aprobada el acta siguiente:

"Sesion 25.^a extraordinaria en 1.^o de diciembre de 1868.—Presidencia del señor Opasso.—Se abrió a las 2 de la tarde con asistencia de los señores: