

Sesion 36.^a ordinaria en 1.^o de Setiembre de 1906

PRESIDENCIA DEL SEÑOR MATTE PEREZ

SUMARIO

Acta de la sesion anterior.—Cuenta.—A indicacion del señor Espinosa Pica, se acuerda preferencia para el proyecto sobre creacion del departamento del Llaima.—El señor Besa se ocupa del escaso personal de policia en el departamento de Chañaral.—A indicacion del señor Cifuentes se acuerda enviar a Comision el proyecto sobre validez de exámenes en algunos colejos particulares.—El señor Balmaceda pasa a la Mesa un proyecto que autoriza al Presidente de la República para contratar un empréstito destinado a la construccion de ferrocarriles i otras obras en Mejillones.—El señor Cifuentes presenta un proyecto de acuerdo para el arrendamiento de los ferrocarriles del Estado.—El señor Lazcano apoya esta idea.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa la interpelacion formulada por el señor Mac Iver al señor Ministro de Hacienda sobre concesiones de tierras en Mejillones.—Usa de la palabra el señor Mac Iver, quien propone un proyecto de acuerdo por el cual se declara que el Gobierno, al resolver las concesiones i recibir planos para la construccion de la estacion del ferrocarril en Mejillones, que debe hacer la Compañía Inglesa, procurará resguardar los intereses jenerales del comercio.—Usan de la palabra los señores Balmaceda i Prieto Hurtado (Ministro de Hacienda), quien contesta los discursos de los señores Balmaceda i Mac Iver.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Balmaceda, J. Elías
Besa, Arturo
Castellon, Juan
Cifuentes, Abdon
Charme, Eduardo

Escobar, Ramon
Espinosa Pica, M.
Fernández Concha, D.
Figueroa, Javier A.
Irrázaval, Carlos

Lazcano, Fernando
Mac Iver, Enrique
Puga Borne, Federico
Rozas, Ramon Ricardo
Sánchez M., Darío
Silva Ureta, Ignacio

Sotomayor, Rafael
Subercaseaux, Ramon
Valdes Valdes, Ismael
Vial, Leonidas
i el señor Ministro de
Hacienda.

Acta

Se leyó i fué aprobada la siguiente:

«SESION 35.^a ORDINARIA DEL 31
DE AGOSTO DE 1906

Asistieron los señores Sanfuentes, Balmaceda, Besa, Castellon, Cifuentes, Charme, Escobar, Espinosa Pica, Fernández Concha, Figueroa, Infante, Irrázaval, Lazcano, Mac-Iver, Matte, Puga Borne, Rozas, Sánchez Masenlli, Sotomayor, Valdes Valdes i Vial, i el señor Ministro de Hacienda.

Aprobada el acta de la sesion anterior, se dió cuenta de los siguientes negocios:

Informes

Uno de la Comision de Gobierno acerca del proyecto de lei, remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que tiene por objeto crear en la provincia de Cautín un nuevo departamento que se denominará Llaima.

Quedó para tabla.

Solicitudes

Una de varios vecinos de la comuna Roma, en la que piden no se apruebe

el proyecto de lei que tiene por objeto segregar de dicha comuna la subdelegacion tercera, Crucero, i anexarla a la Municipalidad de San Fernando.

Se mandó agregar a sus antecedentes.

Antes de entrar a la órden del dia, el señor Sánchez Masenlli usó de la palabra para fundar el siguiente proyecto de acuerdo que sometió a la consideracion de la Sala:

PROYECTO DE ACUERDO:

«El Senado veria con agrado que el Presidente de la República depositara en los bancos nacionales los veinte millones emitidos en la lei de 23 de mayo último i que no han sido entregados a la circulacion».

Este proyecto de acuerdo fué impugnado por el señor Mac Iver.

Usáron despues de la palabra en este incidente los señores Ministro de Hacienda, Fernández Concha, Lazcano i Besa.

El señor Lazcano pidió se enviara, desde luego, a Comision el proyecto de lei, presentado por Su Señoría en union de otros señores Senadores, que tiene por objeto reorganizar el Consejo de Instruccion Pública.

Así se acordó, pasando dicho proyecto en informe a la Comision de Instruccion Pública.

El señor Sánchez Masenlli hizo indicacion para que la sesion actual se prolongara hasta las seis i media de la tarde.

Terminados los incidentes, se consultó a la Sala, en votacion nominal, pedida por el señor Sánchez Masenlli, acerca del proyecto de acuerdo presentado por Su Señoría en esta sesion, i resultó aprobado por catorce votos contra cinco, absteniéndose de votar dos señores Senadores.

Votaron por la afirmativa los señores Besa, Castellon, Cifuentes, Escobar, Espinosa Pica, Fernández Concha, Infante, Irrázaval, Lazcano, Matte, Puga Borne, Rozas, Sánchez Masenlli i Presidente.

Votaron por la negativa los señores Charme, Figueroa, Mac Iver, Sotomayor i Vial.

Se abstuvieron de votar los señores Balmaceda i Valdes Valdes.

A peticion del señor Sánchez Masenlli, se acordó tramitar el referido proyecto de acuerdo sin esperar la aprobacion del acta.

La indicacion del señor Sánchez Masenlli, para que se prolongue la sesion actual hasta las seis i media de la tarde, se dió por aprobada con el asentimiento tácito de la Sala.

Se suspendió la sesion.

A segunda hora continuó la Sala ocupándose de la interpelacion formulada por el señor Mac-Iver respecto de las concesiones otorgadas por el Gobierno a la Compañía del Ferrocarril de Antofagasta en el Puerto de Mejillones, i el señor Balmaceda, que habia quedado con la palabra, siguió desarrollando sus observaciones i terminó su discurso espresando que en la sesion próxima presentaria un proyecto de lei sobre la materia.

Siendo avanzada la hora, se levantó la sesion.»

Cuenta

Se dió cuenta:

1.º Del siguiente mensaje de S. E. el Presidente de la República:

«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados.

La comunicacion telegráfica entre Tacna e Iquique se efectúa en la actualidad en condiciones que adolecen de muchas deficiencias que es necesario corregir.

La única línea por que se hace ese servicio es insuficiente para la comunicacion rápida, por lo que debe procederse a la instalacion de aparatos Duplex en muchas oficinas i a la colocacion de un alambre entre Tacna i Arica que es el complemento del que funciona entre la primera de las ciudades nombradas i la de Iquique.

Debe tambien procederse a la construccion de la doble línea entre Iquique i Negreiros para cuyo efecto se consulta

la suma de catorce mil pesos en el ítem 2,946 de la partida 81 del presupuesto del Interior; i se hace necesario ejecutar diversas reparaciones en la línea de Negreiros a Tacna.

La suma de catorce mil pesos a que se ha hecho referencia es insuficiente para llevar a cabo el trabajo a que ha sido destinada, i para los demas gastos, de necesidad urgente, no se cuenta con los fondos necesarios.

Para los fines de mejorar la comunicacion entre Tacna i Arica, la Direccion Jeneral de Telégrafos, estima que con la cantidad de veinte mil pesos se podria terminar la doble línea de Iquique a Negreiros, reparar la de Negreiros a Tacna, colocar un hilo entre Tacna i Arica e instalar aparatos Duplex en las dos oficinas de término.

En vista de estas consideraciones, i oido el Consejo de Estado, tengo el honor de someter a vuestra consideracion el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Concédese un suplemento de veinte mil pesos al ítem 2,938, partida 81 del presupuesto del Interior, destinado a la reparacion de la línea telegráfica entre Negreiros i Tacna, colocacion de un hilo entre Arica i Tacna, instalacion de aparatos Duplex en las oficinas de Tacna i Arica i para terminar la construccion de la línea entre Iquique i Negreiros».

Santiago, 31 de agosto de 1906.—JERMAN RIESCO.—*Manuel Salinas.*»

2.º De la siguiente mocion del señor Senador don Fernando Lazcano:

«Honorable Cámara:

El estudio atento i desapasionado del problema de los trasportes, ha llevado a mi espíritu el convencimiento de que la solucion satisfactoria de ese grave problema, al cual están vinculados los intereses mas vitales del pais, no puede encontrarse sino en la locacion de los ferrocarriles del Estado a sociedades particulares que ofrezcan las garantías

necesarias de cumplimiento de sus contratos.

En efecto, solo el interes privado podrá dar a esos servicios de suyo complicados, la regularidad i correccion que el Estado no ha sabido imprimirles en el espacio de cuarenta años.

Conviene que aprovechemos la experiencia adquirida por otros paises de mas adelantada cultura administrativa.

La Alemania, a raiz de la guerra franco-prusiana de 1870, resolvió efectuar el rescate de las líneas férreas de las sociedades privadas, i para conseguirlo, Bismarck ofreció en el Parlamento grandes mejoras en el servicio i considerables rebajas en las tarifas. Pero tan luego como las líneas pasaron a ser administradas por el Estado, el Gobierno imprimió a la administracion un criterio económico netamente fiscal. De este modo, los ferrocarriles del Estado Aleman han producido i siguen produciendo una renta de cinco i hasta de seis por ciento anual sobre los capitales invertidos; pero se han levantado en toda época quejas del comercio i de la industria por lo elevado de las tarifas. El Gobierno ha podido resistir, sin embargo, estas quejas, porque ha contado siempre con una fuerte mayoría en el Parlamento. El servicio, en cambio, es bastante satisfactorio, pero inferior en todo caso al de las compañías privadas de Alemania i de los estados vecinos.

El Austria ha querido imitar, en diversas ocasiones, el ejemplo de Alemania; pero el movimiento de opinion que se ha levantado allí en contra de la administracion de los ferrocarriles por el Estado, han hecho fracasar esas tentativas. Las Cámaras de Comercio, las sociedades de industriales, las corporaciones de agricultores i negociantes, etc. etc. han emprendido formidable campaña en favor de la administracion privada de las líneas férreas.

En Francia se ha intentado varias veces llevar a cabo el rescate de una o de varias de la redes particulares sin haber logrado éxito. En los largos e intere-

santes debates a que ha dado lugar esta materia en la Cámara, se ha puesto de manifiesto la superioridad de la administración privada en comparación con la administración fiscal del Estado i se han aducido consideraciones económicas i estadísticas decisivas en favor de la primera. El Presidente Loubet, que tuvo a su cargo en un tiempo el Ministerio de Trabajos Públicos, se manifestó siempre adversario de todo proyecto de rescate, convencido de la mayor capacidad privada para el manejo de las vastas empresas ferroviarias, e hizo, en muchas ocasiones, el elogio de las administraciones particulares francesas.

La administración de la red del Estado Belga, ha sido objeto de amargas censuras cada vez que se ha discutido el presupuesto de ferrocarriles en el Parlamento. En 1905, M. Hubert, autor del informe sobre el presupuesto para el año en curso, se expresa así:

«Toda explotación por el Estado, es por su esencia burocrática, enredada i ocasionada a desazones e inquietudes; falta la iniciativa i cuando ella aparece, llega contenida i apagada». I luego agrega: «Si la entrada bruta va siempre en aumento en la red, los gastos de explotación crecen todavía mas. Colocado en esta situación, un industrial iría a la quiebra en poco tiempo; pero el Estado encuentra el medio de llenar el déficit con los recursos del presupuesto, es decir, haciendo pagar una parte de los servicios de los transportes a los contribuyentes».

El Estado Belga ha tenido la ventaja de contar, cerca de su red, dice un economista, con líneas privadas bien administradas en jeneral, cuyo ejemplo, en cierta medida, ha excitado su celo.

El Estado ha hecho desde algunos años grandes esfuerzos para moderar sus gastos, cuyo crecimiento habia sido un tiempo considerable; pero el coeficiente de explotación permanece elevado, o sea de sesenta por ciento i en años anteriores pasó de sesenta i dos por ciento.

En Chile, el coeficiente de las líneas

del Estado ha llegado a ciento seis por ciento i no ha bajado nunca de noventa por ciento.

En 1897, el Gobierno de la Suiza sometió a las Cámaras un proyecto de ley que lo autorizaba para rescatar inmediatamente cuatro compañías de ferrocarriles i mas tarde en 1899 la Compañía del San Gotardo. Dictada la ley i sometida al *referendum* constitucional de los cantones, fué ratificada por trescientos ochenta i cuatro mil votos contra ciento setenta i seis mil.

El gobierno de la Suiza, como ahora el de Chile, creyó no hacer nada mejor que dar una organización autónoma a sus líneas férreas i tomó como jefe de esta administración autónoma al director de una de las sociedades rescatadas —el Central Suizo— hombre de especial preparación. Pero como no era natural que el Gobierno i el Parlamento abdicaran de sus derechos de fiscalización i de exámen sobre las entradas i los gastos, hubieron de producirse naturalmente conflictos entre la administración especial i la administración legislativa, entre el Gobierno i la Asamblea, entre el Gobierno i la administración autónoma.

A pesar de la notoria capacidad administrativa de ese país, la operación ha resultado un desastre económico. No obstante el aumento de las entradas, los resultados se traducen por déficits.

En el proyecto de presupuesto de la red federal para 1905, el déficit calculado era de dos millones ochenta i ocho mil francos, i para 1906, la previsión del déficit llega a cuatro millones seiscientos mil francos, con motivo de los gastos que ocasionará la explotación de la vía del Simplon.

M. von Arx, inquieto de esta situación, se sacudó en estos términos de su responsabilidad i de la del Consejo de Administración que él preside:

«Es necesario reconocer que querer introducir grandes mejoras en sueldos i salarios, aumentar el personal, rebajar las tarifas de pasajeros i las tarifas de

mercaderías i seguir un programa que comporta en toda la estension de la red federal importantes construcciones i reconstrucciones, es talvez marchar demasiado lijero. En todo caso, una gran circunspeccion i prudencia se imponen hasta que la situacion se haya consolidado enteramente».

El coeficiente de explotacion que era en 1902 de 61.11 por ciento, se elevó en 1904 a 67.68 por ciento.

Creiendo que la situacion actual, tan poco halagüeña, se mantendrá durante largo tiempo, M. von Arx dice:

«Ingenieros i administradores despliegan en el servicio *toda su ciencia i todo su celo*. Aun cuando fuesen todavía más hábiles no conseguirian nada, a ménos que los elementos de gastos no puedan ser restringidos o aniquilados».

Inglaterra i los Estados Unidos no han pensado nunca en entregar al Estado la explotacion de los ferrocarriles de esos paises.

El Estado se limita a ejercer el control i la vijilancia de estos servicios, mision en la cual no puede ni debe ser reemplazado.

El Congreso de los Estados Unidos discute actualmente un mensaje que le ha sido enviado por el Presidente Roosevelt tendente a evitar i castigar severamente las preferencias otorgadas por algunas compañías en el transporte de mercaderías.

El descubrimiento de estos abusos no ha inducido al Gobierno de la Union a pensar en adquirir i explotar por cuenta del Estado una o varias líneas férreas, sino a tener en sus manos los medios de correjirlos con severidad, colocando en perfecta igualdad de condiciones a todos los ciudadanos que hacen uso de las empresas de trasportes.

Si el abuso fuere cometido por agentes del Estado convertido en industrial, seria ciertamente de más difícil remedio, porque a menudo resulta ineficaz o tardía la fiscalizacion del Congreso i de la opinion pública.

La República Argentina es todavía un ejemplo más de las ventajas de la explotacion privada de las líneas férreas. Es forzoso reconocer que los ferrocarriles argentinos de propiedad particular tienen mejor material rodante i mejores maestranzas i están, en una palabra, mejor administrados que los nuestros de propiedad del Estado. Para probarlo bastará recordar que el coeficiente de explotacion en aquellos es, por término medio, la mitad más bajo que en éstos.

Si queremos, pues, llegar a la solución más favorable del problema de los trasportes, es preciso que busquemos esa solución en la única fuente donde ella puede encontrarse: en el arriendo de las líneas del Estado.

En el proyecto que tengo el honor de presentaros, he procurado armonizar del mejor modo posible, a mi juicio, los intereses fiscales i los intereses privados, consultando al mismo tiempo las garantías que unos i otros exigen.

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Se autoriza al Presidente de la República, por el término de dos años, para que dé en arrendamiento por medio de propuestas públicas, las líneas férreas de propiedad del Estado i su material rodante hasta por el término de veinticinco años, en conformidad a la presente lei.

Art. 2.º La compañía arrendataria se obligará:

a) A mantener en vijencia las tarifas de pasajeros i de trasportes de carga de todas clases, en vigor a la fecha de la apertura de las propuestas. Estas tarifas no podrán ser elevadas sin autorizacion del Congreso;

b) A mantener en buen estado de seguridad i conservacion, la via, las obras de arte, los edificios i el material rodante;

c) A tener en servicio el equipo suficiente a las necesidades del tráfico de pasajeros i de carga. Respecto de la carga, esta disposicion rejirá desde un año despues de la aceptacion de la propuesta;

d) A responder de los perjuicios que resulten para los interesados por daños personales, pérdidas, averías o atrasos en el transporte de las mercaderías, cuyo retardo no sea ocasionado por casos fortuitos o imprevistos;

f) A conceder pasajes libres en los trenes a las personas i funcionarios que gozan actualmente de este privilegio a virtud de leyes vijentes;

g) A conceder una rebaja de cincuenta por ciento en las tarifas a los empleados públicos que viajen en comision del servicio i a sus equipajes, a las mercaderías de propiedad del Estado, de las municipalidades i de las juntas de beneficencia;

h) A conducir libres de flete las mercaderías de propiedad de particulares que gozan de esta escepcion por leyes especiales;

j) A conducir gratuitamente la correspondencia del correo.

Art. 3.º La compañía arrendataria se obligará tambien:

a) A constituir domicilio en la ciudad de Santiago, a someterse en todos sus actos a las leyes del país, i a renunciar, si fuere extranjera, a la accion diplomática;

b) A depositar, a la órden del Gobierno, la suma de un millon de libras esterlinas o su equivalente en bonos de la deuda esterna o en cédulas de la Caja de Crédito Hipotecario para responder al cumplimiento de las obligaciones del contrato de arrendamiento. Los intereses de esta suma pertenecerán a la Compañía.

El depósito podrá hacerse en Santiago, en Lóndres o en Nueva York, con la aceptacion del Presidente de la República.

Si el contrato no abarcara el total de las redes, la garantía será proporcional a la estension kilométrica del ferrocarril arrendado i al importe de su material rodante.

Art. 4.º Una junta compuesta de dos miembros elejidos por el Presidente de la República, de uno designado por la Corte Suprema i de dos nombrados por la Compañía, fallará sin ulterior recurso todos los reclamos a que se refiere

la letra d del artículo 2.º, cuyo monto no exceda de la suma de veinte mil pesos. Los reclamos que excedan de esta cantidad serán fallados por la justicia ordinaria.

Art. 5.º En caso de guerra exterior o de trastornos del órden público, el Gobierno, con la autorizacion del Congreso, podrá tomar a su cargo temporalmente la administracion de las líneas férreas de propiedad del Estado, abonando a la Compañía arrendataria la utilidad diaria que ésta hubiere obtenido en el último semestre, con mas un recargo de diez por ciento en el precio de los materiales de consumo.

Art. 6.º El cánón del arrendamiento se destinará precisamente a obras de perfeccionamiento de las líneas existentes o a construccion de otras nuevas, a edificios u obras de arte, o a adquisicion de equipo, segun lo acuerde el Presidente de la República i previas las formalidades que él determine.

Art. 7.º La entrega de las líneas férreas del Estado a la Compañía arrendataria se hará por medio de inventario con las formalidades que señale el Presidente de la República i la recepcion de ellas a la espiracion del contrato se efectuará del mismo modo.

Art. 8.º El Gobierno ejercerá en todo tiempo la fiscalizacion del servicio de los ferrocarriles del Estado en todos sus ramos i la Compañía estará obligada a facilitar esta fiscalizacion.

Art. 9.º Para dar cumplimiento a la presente lei, el Presidente de la República hará publicar avisos en Nueva York, Lóndres, Paris, Berlin, Viena i Bruselas por el término de tres meses, i dictará los reglamentos i disposiciones que sean necesarios.

Art. 10. Una lei especial determinará la gratificacion a que sean acreedores los actuales empleados de los ferrocarriles del Estado que tengan mas de diez años de servicios i que no sean incorporados en el personal de la Compañía arrendataria.

Artículo transitorio.—Esta lei comenzará a rejir desde su publicacion en el *Diario Oficial*.—*Fernando Lazcano.*»

3.º Del siguiente oficio del señor Senador don Ramon Ricardo Rozas:

«Santiago, 1.º de setiembre de 1906.—Excelentísimo Señor: Para que el honorable señor Ministro de Instrucción Pública se digne tomar en consideración las laudables aspiraciones de los vecinos de la costa de Contao del departamento de Carelmapu, de que se reabra la escuela fiscal en aquella localidad, clausurada por el actual Gobernador de aquel departamento, señor Stéke, tengo el honor de presentar al Senado la comunicacion adjunta.

Dios guarde a V. E.—*Ramon R. Rozas*, Senador por Llanquihue».

La comunicacion a que se refiere el oficio anterior dice así:

«Costa de Contao del departamento de Carelmapu.—Señor Ramon R. Rozas.—Santiago.—Señor Senador: En la seguridad que Su Señoría no deja de favorecer a los pueblos que representa en el Congreso, nos dirigimos a Su Señoría suplicándole nos haga el honor de patrocinar ante el Gobierno la peticion que incluimos.

En toda la costa hai mas de ochenta niños, los cuales carecen de educacion escolar por falta de una escuela. Habia una que fué decretada por el Supremo Gobierno, la que sin interrupcion alguna funcionó por espacio de algun tiempo, i, no sé por qué causa, al señor Gobernador se le antojó hacer retirar la escuela, simplemente porque todo este distrito en masa es conservador, quedando por esta causa privados nuestros hijos de instruccion.

El colejio que fué retirado hace dos años, i los útiles, están todos aqui; lo único que falta es nombrar una preceptora.

En la confianza de que Su Señoría ocupa esta tan justa peticion con la benevolencia que le es dable en estos casos, tienen el gusto de saludar a su Senador i quedar como siempre a sus órdenes.

—Sus Attos. i Servidores.—A. B. Cordal M.—Antonio Oyarzo.—David Uribe.—Antonio Soto.—Lázaro Mancilla.—Benancio Uribe.—Juan Alberto Zúñiga.—Cármén Pascuala, v. de Almo-

nacid.—Juan de D. Vargas Uribe.—Pedro José Vargas.—Juan Manuel Vargas.—Joaquin Mancilla».

INCIDENTES

Departamento de Llaima

El señor ESPINOSA PICA.—Como se encuentra ya informado el proyecto de lei que crea el departamento de Llaima i es este un asunto sencillo, de fácil despacho, ruego al Honorable Senado se sirva discutirlo en la primera hora de la presente sesion.

Servicio de policía en Chañaral

El señor BESA.—Desearia, señor Presidente, que se oficiara al Gobierno preguntándole qué medidas ha tomado para restablecer el servicio de policía en el departamento de Chañaral.

Hai allí por todos seis guardianes; dos ocupados en la custodia de la cárcel, dos al servicio de la Gobernacion i con los otros dos restantes hai que atender a todo el departamento, a la ciudad i a diecisiete minerales.

Hai que tener presente que esa localidad se encuentra amenazada de huelga, prometida por un conocido jefe democrata, tan pronto como recobre la libertad que pide por telegrama enviado a la Cámara de Diputados. Si esto ocurriera, señor Presidente, quedaria el vecindario a merced de los huelguistas.

Es verdad que acaban de llegar a la ciudad nueve jendarmes, que exigen del vecindario, para permanecer allí, que se les costee la alimentacion de los caballos. Estos jendarmes tienen que ser de la peor clase, pues como en aquella rejion gana cualquier trabajador cuatro, cinco i seis pesos diarios, no es posible encontrar buena jente por dos pesos al dia, que es lo que se les paga.

Por estas razones, señor Presidente, yo desearia que se oficiara al Gobierno, a nombre del que habla, llamándole la atencion sobre estos hechos i preguntándole qué medida piensa adoptar.

Ferrocarril de Chañaral

El señor ESPINOSA PICA.—Desearia tambien que se llamara la atencion del señor Ministro del ramo hácia la necesidad de proveer de carbon al ferrocarril que va de Chañaral al interior, pues, segun se me ha comunicado, va a tener que suspender su carrera, privando de agua i víveres a los habitantes de los diversos minerales del desierto.

Como comprenderá el Senado, esto es demasiado grave.

Servicio de correos en Puerto Montt

El señor ROZAS.—A solicitud mia, en la sesion de 14 de octubre de 1903, se remitieron por el Ministerio del Interior los antecedentes relativos al servicio de correos entre Puerto Montt i la Argentina, via Nahuelhuapi, antecedentes que sirvieron de base para la subvencion que el Senado acordó.

Con posterioridad han surjido dificultades para el pago i los antecedentes se necesitan con urjencia en el Ministerio respectivo. He averiguado su paradero i se me ha dicho en la Secretaria del Senado que no están ahí.

Posteriormente he sabido que el Diputado señor Larrain Claro los solicitó, ignoro si privada u oficialmente, junto con otros antecedentes.

Me permito rogar a la Mesa del Senado que solicite estos antecedentes de la Cámara de Diputados, si es que han sido oficialmente llevados allí, a fin de que se remitan urjentemente al Ministerio del Interior.

Arriendo de los ferrocarriles del Estado

El señor CIFUENTES.—Ante todo, súplico al Honorable Senado que acuerde enviar a Comision el proyecto que tuve el honor de presentar en compañía de varios honorables colegas, sobre autorizacion al Presidente de la República para permitir a universidades na-

cionales otorgar grados para el ejercicio de cargos públicos, de profesiones liberales; i recibir exámenes válidos a grados de la Universidad del Estado.

En seguida, deseaba hacer presente que, aunque la idea de arrendar los ferrocarriles, sobre la que tuve oportunidad de hacer algunas observaciones en la sesion anterior, es una idea que merece largo desarrollo i sobre la cual habria deseado agregar muchas otras observaciones, tengo que renunciar a este propósito por la premura del tiempo, i solo procuraré terminar brevemente, para pedir lo que me habia propuesto.

Tuve ocasion de manifestar que, en mi concepto, la idea de la explotacion de los ferrocarriles por el Estado era mui inconveniente; que todos los perjuicios que ahora sufre el pais por la mala direccion de los ferrocarriles, podrian subsanarse por medio del arrendamiento, si no de todas las líneas, a lo ménos de alguna parte de ellas, por via de ensayo.

Creo haber alcanzado a manifestar que esta idea es indudablemente mui benéfica, apoyándola, como la he apoyado, en el principio mas elemental de la economía política, la cual establece que el peor industrial es el Estado. El Estado no debe, sino en casos mui especiales, entrar a ha cer el papel de empresario o de industrial.

Siempre será preferible, por muchas i poderosas razones, la administracion por compañías privadas, por cuanto la administracion del Estado no tiene el interes que tienen los particulares, i que es el gran móvil de todas las accion humanas, i por cuanto la administracion del Estado no tiene tampoco la responsabilidad inmediata que pueden tener los particulares.

Tuve ocasion de citar la experiencia de muchas naciones, como Italia, Francia, Suiza, Bélgica, etc., pero todo esto es pálido e insignificante en presencia del principal argumento que puede hacerse en favor del sistema que vengo sosteniendo, i ese argumento es el de la experiencia propia.

Se ha dicho mil veces entre nosotros, i con razon, que la administracion de los ferrocarriles por el Estado considerada como industria es una industria ruinosas i como servicio público, estamos viendo que es una verdadera calamidad. Dura es la palabra, pero desgraciadamente es exacta.

¿Por qué no se ha ensayado el sistema de arriendo por compañías estranjeras o particulares?

¿No hai quien lo quiera? A mí me consta que ha habido, i que hai compañías, entre otras una empresa belga, que quiso hacer propuestas, i sus pretenciones se desestimaron por completo, en virtud de intereses a que no quiero referirme.

Actualmente sé que existe en Santiago un representante de un sindicato americano, que tiene esos propósitos.

¿Por qué no hacer entónces el ensayo? ¿Por qué el Gobierno ha desestimado en absoluto toda idea a este respecto?

Yo me permitiría suplicar al Honorable Senado que manifestara su opinion en el sentido de que veria con agrado que el Gobierno nombrara una comision de ingenieros, o de otras personas entendidas, para que estudiaran las bases de un arrendamiento de todas o de parte de las líneas a los particulares.

Tengo para mí que todos los expedientes que hemos imaginado para mejorar el servicio de los ferrocarriles no han sido otra cosa que simples paliativos, paños tibios, que no van a remediar nada i que apenas servirán para acallar el clamor del momento.

Por esto insisto en mi súplica al Honorable Senado para que acepte la indicacion que he formulado.

Seria de desear tambien que se trajeran a la Mesa los antecedentes de un proyecto que sobre ferrocarriles presentó hace algunos años el honorable señor Santelices.

El señor MATTE (vice-Presidente).—Rogaria al honorable Senador que pasara por escrito a la Mesa la indicacion o proyecto de acuerdo que ha formulado.

El señor CIFUENTES.—Así lo haré, señor.

El señor VALDES VALDES.—He oido con mucha atencion las observaciones hechas por el honorable Senador, i me permito manifestar que acaso seria mas práctico i mas prudente dar en arrendamiento solo algunas secciones del ferrocarril, por via de ensayo.

Pero lo que urge por el momento es la reorganizacion del servicio, a que va encaminado el proyecto que despachamos hace poco.

Dicho proyecto tiene, sin embargo, defectos graves, que harán mui difícil su aplicacion.

Crea una nueva administracion, pero nada dice de la forma en que se hará la eliminacion del personal actual.

A nadie se le ocurre que esta nueva administracion vaya a echar a la calle a todos los empleados actuales, cuyo servicio no sea ya necesario.

De manera que lo mas lógico seria completar el proyecto, consultando una autorizacion del Ejecutivo para jubilar a los empleados en la forma, mas o ménos, que propone el artículo 1.º de los dos que he presentado.

Correlativa con esta idea es la otra consignada en el artículo 3.º, que tiene por objeto interesar a los empleados en las ganancias de la Empresa.

Comprendo perfectamente que no es tiempo ahora de intercalar esas ideas; pero las enuncio, sin embargo, e insisto en ellas para que la Cámara de Diputados o el Gobierno las tome en cuenta. En tal caso quedarian los dos artículos que he presentado como 2.º i 3.º de la lei ya aprobada por el Senado.

El señor BALMACEDA.—Refiriéndome a las observaciones que se acaban de hacer, debo llamar la atencion del Senado a que el proyecto de lei ya aprobado por esta Cámara contiene una disposicion en virtud de la cual quedan suspendidas las de la lei del 84 sobre administracion de los ferrocarriles, en cuanto se refieren a la separacion de los empleados que se encuentran garantidos en sus puestos como jefes de oficina. Por

consiguiente, es incuestionable que el Presidente de la República tiene facultad para separar a cualquiera empleado de los ferrocarriles.

El honorable señor Valdes decia que en la práctica la lei despachada por el Senado iba a tropezar con inconvenientes graves, porque se encontraria el Presidente de la República en la imposibilidad de echar afuera a los muchos empleados inútiles o cuyo servicio no sea ya necesario, segun las testuales palabras de Su Señoría, una vez que se reorganice el servicio. Pues bien, es precisamente eso lo que se trata de corregir con esta lei encaminada a limpiar esas oficinas del considerable número de empleados que han ido allá como a una caja de beneficencia pública i no a servir como es debido los intereses de una empresa.

Si los empleados de los ferrocarriles tienen derecho a jubilacion, que se jubilen; si no lo tienen ¿por qué iríamos a dar jubilacion a los que se echen fuera por inútiles? por qué iríamos a premiar a los que se separen por ineptos? ¿No comprende el Senado que semejante procedimiento no es de ninguna manera aceptable?

Obras de Mejillones

El señor BALMACEDA.—Paso ahora a ocuparme de otro asunto.

Como consecuencia de las observaciones que hice en la sesion de ayer sobre la situacion de la provincia de Antofagasta, presento ahora un proyecto de lei que dispone que el Estado emprenda las obras que son ahí indispensables para una buena administracion; se consulta en el proyecto la construccion de unos doscientos kilómetros de líneas férreas que en su mayoría siguen el trazado del ferrocarril lonjitudinal.

El costo aproximado de estas líneas no excederá talvez de dos mil o dos mil quinientas libras esterlinas por kilómetro, i las obras del muelle, del malecon i otras obras públicas que demanda la nueva ciudad de Mejillones, no creo que impongan un gasto mui considerable; estimo

que la suma de quinientas mil libras, cuya inversion autoriza el proyecto, será suficiente para todas estas obras.

Los beneficios de tales obras para la industria son incuestionables i las utilidades que ellas rendirán como empresas comerciales al Estado son tambien evidentes. Para asegurarlo así basta tener presente que las utilidades netas de la Empresa del Ferrocarril de Antofagasta ascendian en los años a que ayer me referia, a cinco millones de pesos por año i que, segun informaciones que tengo actualmente, esas utilidades se han triplicado.

Pongo a la disposicion de la Mesa el proyecto a que me he referido.

El señor MATTE (vice-Presidente).—Va a darse lectura al proyecto presentado por el señor Senador de Tarapacá.

El señor PRO-SECRETARIO.—Dice así:

«Honorable Senado:

En atencion a las consideraciones que en la discusion pendiente sobre remate de terrenos en Mejillones he hecho valer con referencia a los monopolios del porteo del salitre i mercaderías, del agua de la bebida i del carguío en las ciudades de Antofagasta i Mejillones, cumplo con el deber de presentar a vuestra decision el presente proyecto de lei.

El ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, insuficiente como ferrocarril internacional, lo es mucho mas con el desarrollo de la vasta rejion industrial que recorre i cuyos productos con un flete subido, no puede acarrear a los puertos de embarque. La creacion de nuevas oficinas salitreras en esa provincia exige imperiosamente nuevas líneas férreas que faciliten el transporte, llenen las necesidades de la industria i eviten los serios inconvenientes con que ha tropezado el progreso creciente de esa provincia.

El monopolio de hecho que en la actualidad ejerce The Antofagasta and Bolivia Railway Company Limited, con tan deplorables resultados para la rejion industrial que recorre, va a ser aumentado con la concesion de 11 de octubre de 1904 para unir al futuro puerto de

Mejillones con su red central, terrenos dentro de la ciudad, construccion de un gran muelle i malecones, aguadas i cuanto puede haber de esencial para la vida de esa provincia.

La mas elemental cordura nos obliga a pensar que es al Estado al que corresponde la iniciativa en la ejecucion de esas obras, alejando los peligros de un monopolio ejercido por una compañía inglesa, sin domicilio legal en el pais, sobre los elementos de que depende en gran escala la riqueza fiscal del Estado.

El empeño de esa compañía i demas particulares por ejecutarlas, es la mejor comprobacion de la urjencia de esas obras i de la necesidad de realizarlas.

Con ello no sufren menoscabo los capitales invertidos por la Compañía Inglesa, que continuará la marcha próspera que ha llevado hasta ahora, favorecida estraordinariamente por el exceso de la produccion.

Vinculada a las exigencias mas premiosas, la construccion del ferrocarril lonjitudinal, especialmente en los desiertos i rejones mineras que interrumpen la continuidad del territorio, es en la rejion salitrera de Antofagasta i Tarapacá donde esa aspiracion nacional, debe realizarse con mayor empeño.

A la línea lonjitudinal deberán agregarse las correspondientes para dar salida a los productos por los puertos de embarques. Uno de esos puertos será Mejillones.

La realizacion en la provincia de Antofagasta del ferrocarril lonjitudinal de Aguas Blancas al Toco i Lagunas corresponde, sin duda, a la seccion que reporta al pais mayores bienes. Será una obra en alto grado remunerativa.

Atendidas estas consideraciones, tengo el honor de someter a vuestra resolucion el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Art. 1.º Facúltase al Presidente de la República para contratar un empréstito en el exterior hasta por la suma de quinientas mil libras esterlinas al cuatro i medio por ciento de interes anual i dos por ciento de amortizacion acumulativa.

Art. 2.º El producido de ese empréstito se destinará a la ejecucion de las siguientes obras públicas:

1.º Construccion de un ferrocarril que, partiendo de Mejillones, vaya al interior hasta Mantos Blancos, prosiguiendo de ahí a Aguas Blancas;

2.º Construccion de un ferrocarril que, partiendo de la línea entre Mejillones i Mantos Blancos, vaya hácia el norte hasta Sierra Gorda o sus inmediaciones i por los puntos que mejor consulten los intereses de la rejion salitrera; i

3.º Construccion de un gran muelle i malecones en Mejillones, i todas las demas obras que exija la habilitacion de dicho puerto i creacion de la ciudad.

Art. 3.º Las obras mencionadas i a que se refiere el artículo anterior, se ejecutarán por licitacion pública, previos los estudios, planos i presupuestos que se someterán a la aprobacion del Congreso.

Art. 4.º Facúltase igualmente al Presidente de la República para invertir hasta la suma de cien mil pesos en completar los estudios, planos i presupuestos a que esta lei se refiere.»

Santiago, 1.º de setiembre de 1906.—
J. Elias Balmaceda, Senador por Tarapacá.»

Radicacion de colonos

El señor MATTE (Presidente).— Puede hacer uso de la palabra el honorable Senador por Valdivia.

El señor SANCHEZ MASENLLI.— Habia pedido la palabra, señor Presidente, para ocuparme de un memorial que ha sido remitido a S. E. el Presidente de la República por algunos colonos nacionales de la concesion Schmidt.

Estos colonos se quejan de que sus peticiones, hechas con entera justicia i razon, para ser radicados en los terrenos que ellos han elaborado i entregado a la civilizacion despues de grandes esfuerzos, no son atendidos.

Dice en uno de sus párrafos ese memorial:

«Hemos hechos diversas jestionas a

fin de ser radicados allí i varios de nosotros obtuvimos, en vista de la justicia que nos asistia, una órden de la Inspeccion Jeneral de Tierras para que se nos colonizara; esta órden llegó a la sub-Inspeccion de Tierras de Pitrufrquen en noviembre del año pasado, i en vista de que ésta no se cumpliera, reclamamos al señor inspector jeneral i este caballero dió órden nuevamente a la sub Inspeccion de Pitrufrquen en tal sentido; pero éstas dos órdenes i nuestras infinitas jestioniones se estrellaron ante la omnipotencia de la concesion betarraguera Schmidt, quien puso toda clase de inconvenientes, valiéndose de todos los medios posibles i de su alta influencia para dejarnos burlados, pues dicha concesion ha tenido i tiene gran interes en los terrenos que ocupamos, por tener éstos ya caminos hechos, muchos desmontes, estar algo cerca de Gorbea i existir allí mui buena montaña».

En otra parte dice lo siguiente:

«Hacedos o tres dias llegó el nuevo sub-inspector, don Cristian Cornelli, el cual en pleno hotel de Pitrufrquen i con un *tupé* admirable declaró que traia instrucciones precisas para arrojarnos con jendarmes de las posesiones que ocupamos, *pues esos terrenos los necesitaba la concesion Schmidt*. Esta fué la causa de nuestro telégrama de ayer, alarma mui justificada para nuestros pequeños intereses i para nuestra tranquilidad. Con la declaracion del señor Cornelli, estimamos que se hace imposible siga al frente de la sub Inspeccion, pues aquí se ve claramente que este caballero no viene a amparar los intereses fiscales sino los de la concesion Schmidt, dejándose ver, por desgracia para nosotros, que las influencias de esta empresa dominan en absoluto en las esferas del Supremo Gobierno i lo mas grave de todo es que un señor Henríquez, administrador en esta de dicha concesion, le manifiesta a medio mundo que el señor Puelma Tupper, jereñte de ella, es pariente mui cercano del Ministro de Colonizacion i mal que pese tendrá que llevarse a cabo la concesion, i los que se opongan a los atropellos, que a dia-

rio cometen, cuentan con los jendarmes para ponerlos a raya».

Tal es la situacion de estos colonos, que me han remitido un ejemplar de este memorial presentado al Presidente de la República.

Esta es una situacion grave i creo que seria un acto de injusticia el privar a estos colonos de terrenos que, segun datos que tengo, ellos efectivamente han trabajado i puesto en condiciones de cultivo.

Por otra parte, es de lamentar que los Ministros de Colonizacion, que el Gobierno, no se hayan preocupado de radicar dia a dia algunos colonos, a fin de que cuanto ántes quede terminada esta operacion de la colonizacion nacional. Como el Senado sabe, hai innumerables empleados que se ocupan en la radicacion de estos colonos nacionales, lo que demanda fuertes sumas al Erario Nacional. El dia en que estos colonos nacionales sean radicados por completo, desaparecerá la necesidad del crecido gasto que hoy pesa sobre el Erario, i desaparecerá esta situacion que se mantiene por los mismos funcionarios interesados en mantenerla. Conozco yo algunas de estas concesiones i en algunas ha sucedido el caso de que el Gobierno ha tenido que celebrar transaccion con los concesionarios a fin de que radiquen a los colonos chilenos. ¿Por qué el Gobierno no toma una medida jeneral a este respecto? Este es el procedimiento que incumbe al Gobierno adoptar, no solo para que cuanto ántes desaparezca esta costosa planta de empleados, sino tambien para hacer una obra de equidad i de justicia respecto de los colonos nacionales.

Consecuente con estas ideas, pediria que el Ministerio remitiese al Senado todos los antecedentes de esta concesion para, si no se prorrogan las sesiones, como creo que no se prorrogarán, podamos estudiar este asunto mientras llega el momento oportuno de ocuparse de él.

El señor PUGA BORNE.—El honorable Senador por Valdivia ha expresado que es mui estraño que los Minis-

trós de Colonizacion no se preocupen de radicar.....

El señor SANCHEZ MASENLLI. —Lo que he dicho es que dia a dia deberian radicarse por los empleados correspondientes algunos colonos, para que alguna vez se concluya esta radicacion.

El señor PUGA BORNE. —Como ex-Ministro de Colonizacion, estoi de acuerdo con las ideas que ha manifestado el honorable Senador por Valdivia. Pero debo hacer presente al Honorable Senado que los Ministros de Colonizacion se han preocupado de radicar con preferencia a los colonos nacionales.

Tengo mui presente un decreto que tuve el honor de espedir, por el cual se mandaba que, dentro del plazo de un año, a contar desde esa fecha, la Inspeccion de Tierras i Colonizacion procediera a radicar con arreglo a la lei, i en los sitios mismos en que están establecidos, a todos los colonos nacionales que cumplieran con los requisitos legales, poniéndolos en posesion de sus respectivas hijuelas. Ese decreto comenzó a cumplirse, i para ese efecto se aumentó el personal de la Inspeccion de Tierras i Colonizacion i de todas las oficinas que tenian que entender en este asunto.

Ademas, se celebró un contrato especial con dos ingenieros particulares para que, bajo la inspeccion de la oficina de Tierras i Colonizacion procedieran a hacer en la provincia de Llanquihue esta operacion, a fin de que el personal ordinario de la oficina pudiera concretarse a las provincias de Valdivia, Malleco i Cautin.

De manera que si hai demora es porque no se cumplen los decretos espedidos, i si hai falta por parte de los Ministros, ella no es seguramente de aquel que espidió los decretos. Estoi seguro que no será tampoco por culpa del actual Ministro, ya que él personalmente no puede vijilar el cumplimiento de las órdenes del Ministerio.

Aquel decreto i las ideas manifestadas por el honorable Senador tienen una importancia suma, porque ha sucedi-

do que los concesionarios de terrenos fiscales se consideran con derecho para desalojar a todos los habitantes que no tienen título de colonos. De esta manera, individuos que han poseido terrenos durante treinta i cinco, cuarenta i cincuenta años, se han visto arrojados de ellos con todo jénero de violencias, hasta la de quemarles sus casas.

En vista de las numerosas solicitudes que llegaban al Ministerio, semejantes a la que ha leído el honorable Senador, el Gobierno dictó aquel decreto, a fin de que no pudiera ser despojado ningun chileno que hubiera edificado una casa en el terreno que ocupaba.

Por consiguiente, puede estar seguro el honorable Senador que si se cumplen las disposiciones vijentes i si los empleados trabajan, yo creo que se podria, dentro del plazo de un año, radicar a cada uno de los ocupantes que tienen derecho a ser considerados colonos nacionales.

Mas aun, con el propósito de asegurar para estos individuos la ocupacion en propiedad del suelo que habian trabajado, se hizo una interpretacion de la lei, lo mas lata posible.

La lei exige dos requisitos, uno de ellos es el de saber leer i escribir. En aquel decreto se ordenó que la comprobacion de este requisito se exijiera a los colonos, no en el momento de presentar la solicitud sino en el momento de otorgársele el título definitivo de propiedad, es decir, seis años despues de haberseles entregado su hijuela. Se daba, pues, facilidades para que los colonos adquirieran el requisito de saber leer i escribir.

Ahora, por lo que respecta a la concesion Schmidt, debó manifestar que ocurre lo mismo que con las demas.

En la época en que ocupé el Ministerio, estaban por concluirse los plazos dentro de los cuales esa empresa debia haber traído familias. Recuerdo que no se comprobó que el empresario hubiera importado familias; que, por el contrario, aparecia que esas familias habian sido reclutadas, por decirlo así, en el pais.

Entónces el Gobierno dictó un decreto por el cual se estableció que no se com-

putarian, para los efectos del contrato, aquellas familias que habian residido en Chile.

Se estaba haciendo un negocio fácil que consistia en contratar familias residentes en Chile, aunque extranjeras, pedir para ellas las trescientas hectáreas a que tenian derecho i en seguida entregarles solo cuarenta o cincuenta.

Recuerdo que la empresa Schmidt pretendió cumplir con el contrato radicando familias que residian anteriormente en Chile.

En resúmen, puedo decir al Senado que cualquier acto que se ejecute por las empresas de colonizacion para desalojar a los colonos nacionales, es perjudicial a los intereses públicos i contrario a las disposiciones vijentes, i acusa una grave negligencia de parte de los empleados de colonizacion.

Arriendo de los ferrocarriles del Estado

El señor LAZCANO. — Acabo de enviar a la Mesa un proyecto de lei que faculta al Presidente de la República para proceder al arrendamiento de los ferrocarriles. Ruego al señor Presidente se sirva ordenar que se incluya en la cuenta.

La brillante esposicion hecha en sesion anterior por el honorable Senador de Santiago, señor Cifuentes, ha afirmado en mi ánimo el convencimiento de que tan solo en esta medida puede encontrarse el remedio de los males que el pais sufre con la mala administracion de los ferrocarriles.

Nuestra propia esperiencia de cerca de cuarenta años, mui triste, por cierto, nos demuestra que es perjudicial para el pais la administracion de los ferrocarriles por el Estado, que esta administracion no ha correspondido a nuestras esperanzas.

Este servicio nos cuesta excesivamente caro i puede decirse que no hai pais que, relativamente, gaste tanto como Chile en servicio de ferrocarriles. El coeficiente de explotacion es entre nosotros de ciento seis por ciento, no bajando jamas

de noventa por ciento, coeficiente que no alcanza ningun otro pais.

Nuestra esperiencia i la de otras naciones los obliga a buscar el remedio eficaz, no paños tibios, que a nada conducen.

Puede establecerse de una manera clara que el servicio de los ferrocarriles es perfecto en aquellos paises en que la administracion está en mano de empresas particulares i que deja mucho que desear en aquellos paises, por bien gobernados que sean, en que la administracion está en manos del Estado.

En el Imperio aleman, despues del año setenta, se preocupó Bismarck de adquirir para el Estado las principales líneas férreas, i prometió bajar las tarifas i hacer un servicio esmerado.

No se pudo cumplir sino lo último, pues las tarifas son altas.

El servicio en realidad es esmerado; pero esta escepcion se esplica fácilmente si se recuerda que la administracion de los ferrocarriles alemanes está organizada militarmente, circunstancia favorable con que no cuenta ningun otro pais.

Las quejas son constantes por lo subido de las tarifas i a pesar de esto la utilidad es solo del cinco por ciento i la administracion se sostiene por el poder i solidez de Gobierno tan fuerte.

En Austria se ha querido seguir el ejemplo de Alemania, pero la opinion pública ha impedido que eso ocurra.

En Béljica es bueno el servicio de ferrocarriles, a cargo del Estado; pero mui gravoso.

En Suiza el Gobierno quiso rescatar las líneas férreas i tomó la administracion de cuatro de las principales líneas, entre ellas la de San Gotardo, poniendo a su frente al hombre que mas se habia distinguido en el servicio. Sin embargo, esta tentativa ha llevado a un verdadero desastre económico. El año 1904 los ferrocarriles arrojaron una pérdida de mas de dos millones de francos, i actualmente se anuncia un déficit de cuatro millones seiscientos mil francos.

Lo que pasa en Italia ha sido ya demostrado por el honorable señor Cifuen-

tes, i todos conocemos las palabras de Zanardelli sobre esta situacion.

En Francia solo hai una línea, creo que la de Paris a Lyon, que está en poder del Estado. Todas las demas son administradas por particulares con espléndidos resultados.

Cuando se ha hablado de la administracion por el Gobierno, se han levantado en la Cámara francesa voces enérgicas para condenarla. Ultimamente el mismo Ministro de Industria ha combatido esa idea.

La Inglaterra, los Estados Unidos de Norté América i la Arjentina han entregado sus líneas a particulares, i jamas se ha pensado en reaccionar rescatando la administracion para el Estado.

Los ferrocarriles arjentinos, que tienen un servicio mui superior al nuestro, gastan la mitad de lo que invertimos nosotros.

La esperiencia, pues, de todas las naciones i nuestra propia esperiencia nos aconsejan cambiar de sistema; por eso creo que el Congreso haria una buena obra facultando al Presidente de la República para dar en arrendamiento nuestros ferrocarriles.

Por todas estas consideraciones, por las que he oido al honorable Senador de Santiago i por los estudios que he alcanzado a hacer de la cuestion, estoi convencido de que debemos reaccionar, i todo eso es lo que me ha movido a presentar el proyecto que he enviado a la Mesa.

El señor ESPINOSA PICA.—Como probablemente es esta la última sesion, i hai asuntos pendientes de mucho interes, me permito hacer indicacion para que se prolongue la sesion hasta las siete.

El señor MAC IVER.—No tendria objeto hasta las siete.

El señor PRIETO HURTADO (Ministro de Hacienda).—I yo, por obligaciones de mi cargo, tendria que retirarme ántes.

El señor ESPINOSA PICA.—Hasta las seis i media entónces.

El señor BESA.—Aunque no estoi preparado sobre esta cuestion i aunque el

proyecto del honorable Senador de Curicó me toma de sorpresa, voi sin embargo a decir algunas palabras, porque soi un poco conocedor de estos negocios.

Desde luego, podemos ver que el ferrocarril particular que sirve a las salitreras está mui léjos de hacer un servicio siquiera medianamente satisfactorio.

Bajando un poco mas al sur, tenemos el ferrocarril de Antofagasta, donde existe un odioso monopolio i un mal servicio.

Este monopolio se ejerce de muchas maneras, no solo privando de carros para los embarques a los industriales, sino hasta dejando a éstos sin agua, como ya se ha visto.

En Copiapó, hace veinte años que se viene clamando por la espropiacion del ferrocarril. Recuerdo que en una ocasion que el Ministro de Industria i Obras Públicas visitó la provincia, en todo el trayecto de la línea se veian grandes arcos con este letrero: «Espropiacion del ferrocarril».

Ese ferrocarril tiene altas tarifas, escaso equipo i goza de un verdadero monopolio.

Se dirá que puede establecerse otro ferrocarril; pero esto es mui difícil, porque los capitalistas no se esponen en empresas que pueden llegar a ser ruinosas por la competencia.

En Coquimbo, el clamor público era tan grande en favor de la espropiacion de sus ferrocarriles, que el Gobierno tuvo que acceder, i hoi dia están en poder del Estado, quien ha tenido que gastar mucho para mejorarlos, porque cuando los recibió eran solo esqueletos de carros i máquinas los que habia.

Dando un salto, a Curanilahue, en esta lijera revista, nos encontramos con otro monopolio, disfrazado, si se quiere, que impide el desarrollo de la industria.

Recordarán los señores Senadores todo lo que se manifestó en contra de este ferrocarril cuando cobraba al Estado cierto pago a título de garantía; creo que aquí hai mas de un Senador que conoce i aun ha sido víctima de esta Empresa

por las dificultades insuperables que pone a los industriales.

Las leyes toman garantías para evitar el monopolio, pero nunca faltan medios para eludirlos.

Se habla en contra de la administración de los ferrocarriles del Estado. Señor, la raza latina es muy impresionable por ciertas frases que se hacen de moda i que emplean todos los diarios, frases que generalmente se aceptan a fardo cerrado.

A mí me gusta examinar la verdad de las cosas. Los ferrocarriles del Estado están, es cierto, muy mal administrados; pero yo observo que las líneas férreas del Estado son las que han desarrollado al país i que hasta hace poco no era tan mala la administración de esas líneas.

Me inclino también a creer que la deficiencia que hay ahora en el servicio no proviene tanto de mala administración, sino del gran desarrollo del comercio i de las industrias, que significa un aumento muy considerable de carga en los ferrocarriles.

Se dice que hay en los ferrocarriles del Estado un número considerable de empleados inútiles. Yo entiendo que el número total de empleados en los ferrocarriles puede llegar a cuatro mil; habría que averiguar cuántos son los inútiles; si son cincuenta o cien, no valdría la pena hacer alto en ellos.

El señor MAC IVER.—Los inútiles son miles. Para cada tren de los nuestros hay un personal doble del que emplearía un tren de cualquiera otra parte del mundo.

El señor BESA.—Los empleados que lleva cada tren no son muchos, i suponiendo que lleven uno o dos empleados de más, no podría resultar un exceso de miles de empleados en toda la Empresa; en cuanto al gasto, podría significar un aumento tal vez de un uno por ciento sobre el costo de la explotación de los ferrocarriles.

En cuanto a las utilidades de la Empresa, hay que fijarse en las tarifas que se cobran. Hace años fui designado con otros caballeros para hacer un estudio sobre nuestros ferrocarriles,

i encontramos entonces un dato curioso: un tren cargado de maderas de la frontera a Santiago no produce en flete lo que se gasta de carbon en el trayecto.

El señor VALDES VALDES.—Produce menos que el costo.

El señor BESA.—Resulta que las tarifas que cobran nuestros ferrocarriles son inferiores a las que se cobran en todas partes, i por eso la Empresa no puede rendir utilidades.

Mientras tanto, yo considero que los ferrocarriles del Estado favorecen de una manera muy notable el desarrollo de la agricultura del país, a condición naturalmente de que mejoren su servicio i de que se organicen en forma conveniente.

Hoy día los ferrocarriles acarrean un veinticinco por ciento más de carga de lo que acarreaban cinco años atrás; pero el desarrollo del movimiento comercial ha marchado mucho más ligero todavía, ha aumentado en proporción mucho más considerable.

Nuestros ferrocarriles tienen una sola vía con dos salidas al mar, una en cada extremo, lo que produce un recargo enorme en el transporte de carga. En estas condiciones, lo que hay que admirar es que no tengamos choques de trenes todos los días, siendo tantos los trenes que corren diariamente por esta línea, especialmente entre Santiago i Valparaíso.

Yo, como he dicho, no estoy preparado para tratar la cuestión a fondo; pero debo rectificar algunos datos aducidos por el honorable Senador por Curicó.

Desde luego, las tarifas de los ferrocarriles en Alemania son muy bajas, estrechamente bajas, de tal manera que se pueden transportar mercaderías de la frontera de Austria a Hamburgo, por ejemplo, con un costo insignificante. Esto obedece, según me imagino, al propósito de favorecer las exportaciones. De aquí proviene el alto coeficiente de explotación a que aludía el honorable Senador por Curicó. En cambio, la administración es tal vez la más perfecta que hay en el mundo i ella es ejercida en su totalidad por el Estado. No sé que haya alguna

pequeña línea o ramal de ferrocarril en alguna provincia, cuya administracion esté a cargo de empresas particulares; al ménos yo no lo conozco.

En Francia los ferrocarriles son del Estado en una gran parte, especialmente las líneas que van al Mediterráneo i están admirablemente administradas. Es cierto que en cierta época ha habido resistencia a que el Gobierno tomara el ferrocarril de Burdeos. Esta ha sido una cuestion mui debatida; pero no es que se haya levantado una gran resistencia de parte del pueblo o de la opinion pública, sino que ha sido una resistencia puesta por los accionistas de ese ferrocarril. Sin embargo, la opinion jeneral es que el Gobierno debe adquirir esa línea i administrarla, a fin de modificar las tarifas i de amparar intereses que necesitan ser amparados.

De manera, pues, que hai que presentar estas comparaciones en sus verdaderos términos i estudiar los hechos un poco mas a fondo, para ver si pueden servirnos de ejemplo i de esperiencia para implantarlos entre nosotros.

Yo creo en definitiva, que hai defectos capitales en la esplotacion de nuestros ferrocarriles. No hai puertos de salida, de tal manera que los ferrocarriles tienen que recorrer distancias enormes para trasportar la carga a Valparaiso o a Talcahuano. Creo que es indispensable hacer la línea a San Antonio, aunque el puerto sea malo, i que es tambien indispensable hacer la línea a Constitucion, aunque el puerto sea malo. Los puertos de Taltal, de Chañaral, son tambien malos; en el puerto de Antofagasta no se puede cargar sino en ciertas épocas del año; pero peor es no cargar nunca.

Si el ferrocarril de San Antonio pudiera servir solo para el transporte de carbon, ya seria un inmenso alivio para la línea de Valparaiso, porque este solo artículo impone a esa línea un recargo colosal.

Lo mismo digo del puerto de Constitucion, que ademas de aliviar considerablemente la línea central, presenta las ventajas de un excelente balneario.

Si esto no se hace, va a llegar un momento en que los ferrocarriles se verán atollados, atascados de carga. Ya la estacion de Valparaiso es, enteramente insuficiente. Ahí quedan los carros cargados durante meses sin poder movilizarse.

Tómense todas estas medidas i téngase equipo suficiente i veremos que los ferrocarriles prestan todos sus servicios.

Hai a este respecto un ejemplo que conviene recordar. Hace algun tiempo se construyó un muelle en la poblacion Vergara. Alguien dijo que eso no serviria para nada, que estaba espuesto a todos los vientos, que no se sacaria de él ningun provecho. Sin embargo, ese muelle ha prosperado, se va extendiendo i ya pueden descargarse por ahí muchas toneladas diarias de mercaderías.

De manera, pues, que este problema es mas complejo de lo que se cree i no se resuelve con decir arrendemos los ferrocarriles. Es preciso mirar un poco mas léjos i estudiar la cuestion mas a fondo.

Mi intencion no ha sido estenderme demasiado i solo deseo que mis honorables colegas mediten un poco ántes de tomar una resolucion sobre este asunto.

El señor LAZCANO. — Estoi de acuerdo con el honorable Senador que deja la palabra en que este asunto es complejo i debe estudiarse mucho. Así lo manifesté hace un momento.

Por mi parte, solo he querido llevar un pequeño continjente a la idea de estudiar detenidamente el asunto, puesto que muchos, con razones mui fundadas, se oponen al arrendamiento.

Pienso como el honorable Senador que los ferrocarriles que se han establecido en la rejion salitrera, constituyendo un verdadero monopolio, son una calamidad. Pero no es este el caso. En este proyecto se trata de arrendar los ferrocarriles, arrendamiento que se haria por subasta i en condiciones que consultaran medidas tendentes a evitar todo perjuicio, que formarian parte del contrato, el cual seria rescindido si no se cumplieran.

Se ha dicho, aquí en el Senado, en discusiones habidas en años anteriores, que el ferrocarril de Tarapacá i el de An-

tofagasta son un verdadero monopolio, un verdadero parásito que vive de la savia de las industrias. Este proyecto no va encaminado a eso.

Al ferrocarril de Tarapacá se le han hecho toda clase de concesiones para que sea el único, permitiéndose hasta fijar sus tarifas de fletes sin intervencion de nadie.

Sin el propósito de detenerme mas tiempo sobre este punto, debo llamar la atencion del Honorable Senado a que en el caso de arrendamiento de ferrocarriles, podemos establecer toda clase de garantías, a fin de que la administracion particular no perjudicara los intereses de las industrias.

Respecto de los ferrocarriles alemanes, personas concedoras de ellos me han proporcionado el dato que he dado a la Cámara i que estimo exacto.

Alemania mantiene tarifas bajas para los productos de sus industrias i grava con fletes subidos lo que viene de fuera, inspirándose en propósitos de estrema proteccion

Materiales de construccion

El señor CIFUENTES.—Suplico al honorable Ministro que me diga si hai alguna esperanza de que puedan llegar a Santiago materiales de construccion, porque es verdaderamente deplorable lo que está pasando aqui, por la carestía de dichos materiales. Maderas que ántes se compraban a dos pesos cincuenta hoi dia valen siete pesos, porque el ferrocarril no acarrea una sola tabla.

¿Se puede esperar que el ferrocarril remedie esta situacion? Esto es lo que deseaba preguntar al señor Ministro.

El señor PRIETO HURTADO (Ministro de Hacienda).—Sabe el honorable Senador que existe en la línea del sur un puente enteramente destruido, i que será necesario esperar un mes o mes i medio mas para repararlo convenientemente. De manera que a la pregunta de si hai espe-

ranza próxima de que pueda acarrear se carga casi puedo contestar que creo que no.

El señor MAC IVER.—I no sería posible acarrear la carga en carretas? ¿Por qué no se constituirá el Gobierno en proveedor de carretas que transportaran la carga desde San Antonio?

El señor SILVA URETA.—Papudo está mas cerca.

El señor MAC IVER.—Tambien, señor, por donde se quiera....

El señor CIFUENTES.—¿I no se podría traer por Valparaiso materiales de construccion a Santiago, por tren?

El señor PRIETO HURTADO (Ministro de Hacienda).—Creo difícil, porque es de suponer que estos materiales han de ser ocupados todos en Valparaiso.

El señor CASTELLON.—He conversado ayer con el señor Ministro de Industria sobre la reconstruccion del puente de Quinta, sobre el Chimbarongo, i me ha dicho el señor Ministro que se calculaba que en veinte días mas estaría concluido.

Creo que el Gobierno podría apresurar los trabajos, haciendo que se trabaje de dia i de noche, i así pronto quedaria restablecido el tráfico.

El señor MAC IVER.—I carros ¿de dónde sacamos? I carbon?

El señor CASTELLON.—Hai carros i carbon, señor Senador; la prueba está en que en este año se ha trasportado mas carga que en los anteriores.

La dificultad de acarreo está en el aumento de produccion que se nota en todo el pais.

Si se acarreará sin un solo dia de falla, se necesitarian catorce meses para acarrear la produccion del año, lo que está probando que el pais produce mas de lo que se puede trasportar.

Sin embargo, a pesar del mal servicio, este año se han acarreado ocho mil toneladas en vez de siete mil o menos que es lo que se ha acarreado en los años anteriores.

No hai, pues, que exajerar el mal servicio.

En cuanto a las necesidades del momento, creo que seria bueno recomendar al señor Ministro de Obras Públicas que apresurase el trabajo del puente de la Quinta, haciendo trabajar dia i noche.

El señor MACIVER.—Pasemos desde luego el Rubicon.

El señor PRIETO HURTADO (Ministro de Hacienda).—Creo poder asegurar que se trabaja de noche.

Alza de precios en las mercaderías

El señor SILVA URETA.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor MACIVER.—Vamos a reducir demasiado la segunda hora.

El señor MATTE (vice-Presidente).—Ha terminado la primera hora, señor Senador.

El señor SILVA URETA.—Es solo para advertir al señor Ministro algo irregular que está pasando.

Sucede que se han tomado medidas para impedir el alza de precios en las mercaderías para los pobres, pero no se ha hecho nada para evitar ese mismo abuso en las mercaderías de los ricos, i así sucede que el fierro para techos se está vendiendo a treinta i cinco pesos. Es necesario poner coto a esto.

¿No seria oportuno que se liberaran de derechos de aduana el fierro i las maderas, mientras no pudieran venirnos del sur?

Me parece que las maderas podrian traerse para Valparaiso, la Ligua i Pectorca por el puerto de Papudo, como se hizo el año 64, cuando la guerra con España.

El señor PRIETO HURTADO (Ministro de Hacienda).—Debo recordar al señor Senador que con el objeto que ha indicado Su Señoría se presentó un proyecto de lei que no ha alcanzado a discutirse.

Votaciones

El señor MATTE (vice-Presidente).—Terminados los incidentes.

Van a votarse las indicaciones.

Desde luego quedará acordado devolver al Ministerio los antecedentes a que se refirió el honorable Senador de Llanquihue.

El señor SECRETARIO.—Indicacion del señor Cifuentes, para pasar a Comision el proyecto sobre autorizacion al Presidente de la República para permitir a universidades nacionales otorgar grados i recibir exámenes válidos a grados en la Universidad del Estado.

El señor MATTE (vice-Presidente).—Queda acordado.

El señor SECRETARIO.—Proyecto de acuerdo del mismo señor Senador que dice:

«El Senado veria con agrado que el Presidente de la República comisionase al Instituto de Ingenieros de Santiago para que estudie i proponga las bases o condiciones de arriendo de todas o parte de nuestras líneas férreas.»

El señor CASTELLON.—¿Se va a votar esto ahora?

El señor MATTE (vice-Presidente).—Es una indicacion formulada reglamentariamente, señor Senador.

El señor PUGA BORNE.—No sé qué derecho pueda tener el Gobierno para dar órdenes a esa comision del Instituto de Ingenieros.

El señor CIFUENTES.—Derecho nó; pero me consta que una comision del Instituto de Ingenieros ha estudiado el punto.

Si esta forma no agrada, podria decirse solo que el Senado veria con agrado que el Presidente de la República procediera a hacer estudios sobre la materia.

El señor SECRETARIO.—El proyecto de acuerdo diria entónces así:

«El Senado veria con agrado que el Presidente de la República procediera a hacer estudios de bases o condiciones de

arriendo de todas o parte de nuestras líneas férreas».

Votado el proyecto de acuerdo, fué aprobado por doce votos contra siete.

El señor BALMACEDA (*al dar su voto*). — Sí, para concluir con el socialismo del Estado.

El señor MAC IVER. — Soi partidario del arrendamiento como medio de salir de la situacion actual, pero debemos tener presente que va a producirse un alza en las tarifas.

El señor SECRETARIO. — Indicaion del señor Espinosa Pica para prolongar la presente sesion hasta las seis i media.

El señor MATTE (vice-Presidente). — Si no se pide votacion, la daré por aprobada.

Aprobada.

Solicito el acuerdo de la Cámara para tramitar todos los asuntos pendientes.

Acordado.

Se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Concesiones de terrenos en Mejillones

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

Continúa la interpelacion formulada por el honorable Senador de Atacama; puede Su Señoría seguir usando de la palabra.

El señor MAC IVER. — La circunstancia de ser ésta la última sesion ordinaria, me obliga a concretar un poco mis observaciones; ello talvez sea un bien para el Senado i para la cuestion misma.

He sentido que la respuesta que dió el señor Ministro a mi pregunta no me haya satisfecho; sin embargo, la esperaba, i aun habia anunciado que la esperaba, pues cuando se inició este asunto en el Senado, yo dije: «esto está hecho». Conozco la influencia que tienen ciertos intereses en nuestra administracion i las perturbaciones que en ésta producen, haciendo triunfar, no el interes jeneral del pais, sino el interes particular:

De esto no debo culpar a nadie. Hace muchos años ya, a uno de nuestros hombres públicos mas distinguidos por su cultura i agudeza le oí decir en cierta ocasion, en la puerta del Palacio de la Moneda, que los que pasaban por la sombra de este monumento colonial sentian envenenada su sangre. Yo no digo tanto, pero la atmósfera que jeneralmente se respira en las oficinas de gobierno no es la diáfana i azul que permite ver con claridad, se perturba ahí la vista i la direccion de la administracion; lo que da por resultado jeneralmente, como digo, el triunfo del interes particular sobre el interes del pais.

Por eso en todas estas obras relacionadas con las industrias se puede ir señalando aquí i allá errores que dañan los intereses del Estado.

Ya he dicho que esta concesion a la Compañía del ferrocarril de Antofagasta para hacer una estacion en el puerto de Mejillones es excesiva, profundamente inconveniente para la buena ubicacion de la poblacion, i que impide la libertad de los embarques, desembarques i acarreos a la bahía, constituyendo así un privilejio en daño de las industrias i en beneficio esclusivo del concesionario.

El señor Ministro ha contestado diciendo que no es excesivo dar sesenta hectáreas de terreno en Mejillones para estacion del ferrocarril i que la estacion debe estar en el lugar indicado de la bahía, porque el desnivel del terreno impide ubicarla en otra parte.

Su Señoría no ha podido negar el hecho de que se cede el lugar designado para la ciudad, pero ha dicho que la ciudad se puede retirar, colocándola en otra parte, i en cuanto al monopolio, decia el señor Ministro que se tomarán las medidas necesarias para evitarlo, obligando, desde luego, a la Empresa a tender rieles para el servicio de las distintas bodegas de los particulares.

No lo ha dicho el señor Ministro, pero lo que se ve en su contestacion i argumentacion es que en su mente está la idea de que el Gobierno tiene que respe-

tar una concesion ya hecha. Sí, hai una concesion ya hecha; pero ilegalmente hecha, i yo no sé que un Gobierno ni persona alguna tenga que respetar concesiones ilegalmente otorgadas.

I ¿cómo está ilegalmente hecha la concesion?

Ello es mui sencillo.

La primera concesion es esta:

«Concédese en arrendamiento, por el término de cinco años, a don Harry Usher, por la compañía de nominada «The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Company Limited, una estension de terrenos de sesenta hectáreas un décimo, situada en el puerto de Mejillones, bajo los límites que se indican en el plano N.º III, que se acompaña signada con las letras A, B, C, D, E, F, G, H, J, K, L i M, con el objeto que construya las obras e instalaciones, cuya concesion se hizo a dicha compañía por el Ministerio de Industria i Obras Públicas por decretos de dicho Ministerio números 2,102, de 11 de octubre del año próximo pasado, i número 44, de 16 de enero último».

Agrega el decreto respectivo lo siguiente:

«Esta concesion se entenderá otorgada sin perjuicio de terceros, con sujecion a los decretos de 14 de febrero de 1893 i de 18 de enero de 1901 i demas disposiciones vijentes o que se dicten en lo sucesivo para reglamentar la materia».

Esta es la concesion hecha por el Gobierno.

¿En virtud de qué autorizacion procedió el Gobierno? No procedió en virtud de autorizacion legislativa, sino fundándose en los decretos de 1893 i 1901.

La concesion está en la forma que va a oír el Senado. Un decreto supremo de 4 de noviembre de 1905 dice así:

«Vista la comision conferida al ingeniero consultor técnico de la Direccion Jeneral de la Armada, don Emilio De Vidts, para que levante el plano de la nueva ciudad i puerto de Mejillones, i teniendo presente que por decreto número 1,368, de 1.º de abril último, se

concedió a The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Limited el uso de sesenta hectáreas de terrenos en dicho puerto, decreto:

«El ingeniero consultor técnico de la Direccion Jeneral de la Armada, don Emilio De Vidts, hará entrega a The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Limited de los terrenos que por decreto número 1,368, de 1.º de abril último, se le concedieron por el Ministerio de Hacienda para que en ellos se construyan las obras e instalaciones cuya concesion se hizo a dicha compañía por el Ministerio de Industria i Obras Públicas por decretos números 2,102, de 11 de octubre del año próximo pasado, i número 44, de 16 de enero último.»

En consecuencia, segun este decreto se manda ejecutar los anteriores, diciéndose «uso» donde se decia «arrendamiento», pero con sujecion a las condiciones establecidas en los decretos de 14 de febrero de 1893 i 18 de febrero de 1901. I bien, la concesion otorgada en el decreto de 1893 fué temporal, estableciéndose que se podia desahuciar en el término de seis meses. De manera que el Gobierno, dentro de este decreto, puede decir al concesionario: yo lo desahucio a Ud. para que devuelva este terreno.

¿Seria ésta una concesion a firme? ¿Se queria llevar esta concesion mas allá de un arrendamiento i por esa razon se ha empleado la palabra «uso»?

El señor PRIETO HURTADO (Ministro de Hacienda).— Llamo la atencion de Su Señoría a que, posteriormente a ese decreto, se dictó otro con fecha 29 de junio de 1905, que convirtió esta concesion en concesion de uso. Ese decreto es citado por el ingeniero especial encargado de hacer la entrega del terreno.

El señor MAC IVER.—¿Dónde está ese decreto?

El señor PRIETO HURTADO (Ministro de Hacienda).—Como Su Señoría habia recordado que existia un decreto posterior, creia que Su Señoría lo conoceria mejor que yo, i por eso no se ha traído a la Cámara.

El señor MAC IVER.—De manera

entonces que el Gobierno ha dado un decreto sobre uso de estos terrenos. ¿I dónde saca el Gobierno facultad para esto?

El señor PRIETO HURTADO (Ministro de Hacienda).—En virtud del derecho que tiene para permitir ocupar los terrenos baldíos por ferrocarriles.

El señor MAC IVER.—¿I cómo concilia eso Su Señoría con este artículo de la lei de 7 de febrero de 1906, que dice:

«Art. 2.º Se concede a «The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Company Limited», el uso de los terrenos fiscales que se requieran con igual objeto»?

El señor PRIETO HURTADO (Ministro de Hacienda).—El preámbulo de la lei lo explica, diciendo que, a fin de evitar cuestiones posteriores sobre dominio, el Presidente de la República, en virtud de una disposicion especial, declararia de utilidad pública los terrenos de propiedad particular que eran necesarios para la línea, estaciones, etc., de este ferrocarril.

El señor MAC IVER.—Es decir que estos terrenos eran de propiedad particular, se declararon de utilidad pública con fecha de febrero de 1906 i se concedió el uso de ellos a la Compañía de Antofagasta.

Pero los terrenos que se declaran de utilidad pública no se declaran en globo. Dice el artículo 1.º de la lei de 7 de febrero de 1906:

«Art. 1.º Se declaran de utilidad pública los terrenos de propiedad particular o municipal que sean necesarios para la construccion del ferrocarril de Mejillones a un punto de la línea de Antofagasta a Bolivia, situado entre los kilómetros 35 i 60 a que se refiere el decreto del Ministerio de Industria i Obras Públicas, de fecha 11 de octubre de 1904, asimismo los que se necesitan para las estaciones, bodegas, oficinas de aduana i muelle, con arreglo a los planos que apruebe el Presidente de la República.»

De manera que se declaraban de utilidad pública estos terrenos con arreglo a los planos aprobados por el Presidente

de la República, i si se concedia el uso de esos terrenos a la Compañía de Antofagasta solo podia ser una vez aprobados los planos. ¿I cuándo aprobó los planos el Presidente de la República? Esos planos no estaban aprobados; por tanto no podia haber espropiacion. I si no habia espropiacion, ¿qué facultad tenia el Gobierno para entregar el uso de esos terrenos para el ferrocarril de Antofagasta? ¿Cuándo nacia el derecho del Gobierno para hacer la concesion de aquellos terrenos al ferrocarril de Antofagasta? Una vez hechos los planos de la línea i estacion i que éstos hubieran sido aprobados por el Presidente de la República. Solo entonces quedaban espropiados aquellos terrenos i solo entonces podia el Presidente de la República entregarlos a la Compañía de Antofagasta.

Por eso digo que esto no es legal, i así lo ha reconocido el señor Ministro de Hacienda; porque el decreto dictado en virtud de la lei de 1904 que autorizó la ejecucion de esta línea por la Compañía de Antofagasta, exijia en la letra B del artículo 2.º la presentacion de planos de la línea, de la estacion i de la bahía de Mejillones. ¿I dónde está todo eso? Note el Senado que lo único que ha hecho la Compañía es un croquis, que ha sido variado tres veces; pero eso no es un plano. De manera que se faltaba por el Gobierno a su propio decreto, no hacia cumplir lo que su propio decreto establecia.

I tanto es así que el mismo señor Ministro de Hacienda suspendia un decreto de 7 de abril del presente año, firmado por su antecesor, en que hacia esta concesion de nuevo, mientras no se presentaran los planos. Si todo esto era legal, si la concesion estaba bien hecha, si ningun defecto habia en aquello, ¿cómo es que Su Señoría suspendia los efectos de un decreto supremo, mientras no se presentaran los planos prescritos en la letra B del artículo 2.º del decreto de concesion?

Por esto sostengo que esta es una concesion ilegal, atropelladamente hecha, i

una entrega hecha tambien de un modo atropellado.

Así, pues, esta primera observacion del señor Ministro no es una observacion fundada, i como Su Señoría debe ver que no hai una entrega legal, está en situacion de modificarla.

Pero, decia Su Señoría, no es excesiva la concesion. ¿Cómo? ¿No es excesiva una estension de sesenta hectáreas para una estacion en el centro de una ciudad?

Compárese la estacion de Valparaiso con la de Mejillones, compárese ésta con la de Santiago, con cualquiera otra.

Hice notar al Senado que la proyectada estacion de Mejillones tenia a la playa solamente, mil ochocientos metros. No se me diga que nó, señor Presidente, porque ello equivaldria a sostener que el plano presentado es malo. En este plano aparece que la estacion abarca ocho manzanas i media, de ciento veinte metros cada una: ciento la manzana i veinte la calle, lo que equivale a una estension de mil ochocientos metros mas o ménos.

Pues bien, repito que el puertõ de Antofagasta no tiene mas de cuatrocientos metros, seiscientos el de Iquique, ochocientos el de Talcahuano i seiscientos el de Valparaiso, estando en buenas condiciones.

Sin embargo, señor Presidente, el señor Ministro dice que esto no es excesivo, sin observar talvez que la Compañía misma advierte que pide mas de lo que necesita.

¿El señor Ministro no ha leído los antecedentes?

El señor PRIETO HURTADO (Ministro de Hacienda).—Si los he leído, señor Senador.

El señor MAC IVER.—Pues entonces ha debido notar Su Señoría muchas cosas.

En un principio, señor Presidente, se solicitaron treinta i cuatro hectáreas i una fraccion. Viene aquí entre los antecedentes, el plano de lo que se pedia, i al presentarlo se hacian las siguientes consideraciones:

«Estima la Empresa que el interes bien entendido del Estado se encuentra ínti-

mamente ligado con el de ella i que no convendria hacer reducciones en el área que se indica, ya que la esperiencia de lo que ocurre en Antofagasta demuestra la necesidad de dejar para los servicios una superficie a lo ménos dos veces mayor; i ya que ademas de las necesidades corrientes, debe estimarse que, para surtir de carbon a las oficinas salitreras i a las empresas industriales, se va a necesitar de una bodega capaz de contener a lo ménos veinte mil toneladas, i que para servir al embarque del salitre, se requerirá otra para medio millon de quintales.»

I sigue diciendo:

«Debe tambien V. E. tener presente que, por las condiciones del decreto concesorio librado por el Ministerio de Obras Públicas con fecha 11 de octubre último, se ha obligado a la empresa a construir un muelle de proporciones tales que puedan atracar a él los buques mercantes de mayor calado. Esta circunstancia obligará a ocupar un espacio considerable de terreno, ya que habrá que construir cambios i vias férreas que hagan espedito el movimiento de una masa considerable de carga, tanto dentro de las bodegas del público como de las del Gobierno.»

I sigue el peticionario justificando su peticion de treinta i cuatro hectáreas.

Todavía, para adelantar esta observacion, comprendian los solicitantes que no habia de realizarse la idea de establecer una poblacion en Mejillones, i por eso dicen:

«No estará de mas hacer presente a V. E. que siendo de considerable pendiente los terrenos vecinos a la playa i existiendo a poca distancia una planicie de cinco leguas cuadradas, lo natural es que, si con el tiempo se llegare a fundar allí una ciudad, ella se radique en la indicada planicie.»

Esta compañía ha creído que va sola a Mejillones, que va sin poblacion. Esta concesion la pide ella, no para colocarse en medio de la poblacion, sino para colocarse en un campo estenso.

I cuando vino la peticion de las sesenta hectáreas, cree el señor Ministro que

esa peticion vino así, sencillamente para construir el ferrocarril de Antofagasta?

Nó, señor, vino en otra forma:

«Harry Usher, en representacion de «The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Company Limited, a V. E. con todo respeto espongo: que en 25 de noviembre del año anterior (1904) me presenté solicitando los terrenos necesarios para las instalaciones de estacion, bodegas, *aduanas* i muelle en el puerto de Mejillones, a fin de dar cumplimiento al decreto espedido por el departamento de Industria i Obras Públicas, con fecha 11 de octubre, sobre concesion de una línea férrea que, partiendo del indicado puerto, empalme con la línea principal que va de Antofagasta a Oruro. A mi presentacion acompañé un plano indicando la estension de terrenos i la ubicacion de ellos.»

I mas adelante dice:

«Considero, Excmo. Señor, un deber acompañar al presente memorial el plano que el ingeniero exhibió en esa conferencia i que comprende una superficie de sesenta hectáreas un décimo, rogando a V. E. que estime el indicado plano como definitivo i que, en consecuencia, ordene a su debido tiempo entregar a la empresa las citadas sesenta hectáreas i un décimo, en la forma que el plano lo indica.»

De manera, pues, que se ha incluido tambien la Aduana de Mejillones, con estension mui considerable, naturalmente, ya que se trata de una aduana que tiene que intervenir en un comercio internacional considerable.

¿Por qué, entónces, al hacer la concesion no se dedujo la parte correspondiente a la Aduana?

Por eso sostengo que es esta una concesion excesiva, que no ha pedido ni el mismo solicitante.

El señor Ministro nos dice que se necesita toda esa estension; pero ¿ha de ser precisamente ahí? ¿No se pueden llevar la maestranza i demas servicios a otra parte? ¿Es necesario ponerlos medio a medio de la poblacion para perturbar su desarrollo? ¿Quién podria resistirse a que

se redujera la concesion en una forma racional? Creo que el Gobierno bien podria decir a la Empresa: tome usted doscientas hectáreas, si quiere; pero aquí, dentro de la ciudad, no tendrá usted sino lo estrictamente necesario.

Nos dijo tambien el señor Ministro que en Antofagasta la Empresa tenia una estension de terrenos igual o mayor a la que va a cedérsele en Mejillones.

Yo no sé lo que tenga en Antofagasta; he visto esa ciudad hace algunos años, pero ese detalle no tenia significacion entónces i no me fijé en él. Pero ¿tendrá ochocientos metros de playa? Creo, señor Presidente, que no tiene ochenta.

I este dato, ¿de dónde lo sacaba el señor Ministro?

Aquí hai un telegrama destinado a justificar la cesion de treinta i cuatro hectáreas, nó de sesenta, i nada dice de que la Compañía posea una estension igual en Antofagasta.

El hecho es que la estension es excesiva.

Respecto de la ubicacion, nos dijo el señor Ministro que, a causa de la gradiente que allí existe, era necesario colocar la estacion i demas dependencias en el sitio que se solicita. Pero ¿acaso la gradiente del terreno obliga a ir precisamente a ese lugar i no permite ir dos o tres kilómetros mas al oriente?

Esto está bueno que se les diga allá a los turistas que vayan de Santiago, pero nó al Senado. Esto no es ya una cuestion científica, sino de simple apreciacion.

La estension tiene poca importancia, agregaba el señor Ministro ¿qué valen sesenta hectáreas en una playa que tiene veinticinco mil metros?

Opino como Su Señoría. Esto i mas se puede regalar a una Compañía que persiga un gran objeto de utilidad pública. Pero es la ubicacion de estas sesenta hectáreas lo que hai que considerar. Ubicadas fuera de la poblacion, no valdria la pena discutir el punto; i ciertamente yo no me habria dado el trabajo que me estoi dando, ni estaria fatigando mi garganta para quitarle treinta hectáreas a la Compañía de Antofagasta, si

ellas estuvieran léjos de la poblacion, ni me encontraria en este edificio, sintiendo temblar de vez en cuando.

No hai monopolio, nos dijo el señor Ministro, ante todo porque se trata de un uso. Yo no sé cómo pueda llamarse, pero sostengo que este uso tiene efectos de dominio. Es verdad que la Compañía no podrá vender ese terreno ni dedicarlo al cultivo de coles o de papas, pero ¿el Gobierno puede quitárselo; ¿alguien puede ocuparlo, saldrá alguna vez del poder de la Compañía?

Entónces esta tenencia ¿qué efectos produce? Los mismos efectos que el dominio.

El señor BALMACEDA.—¿Me permite el señor Senador?

La lei que concede el uso de los terrenos fiscales limita el tiempo de la concesion a nueve años; de manera que si se trata de un simple uso, no concibo que la Compañía vaya a hacer injentes gastos i grandes obras para abandonarlas al cabo de nueve años.

El señor MAC IVER.—Agregaba el señor Ministro que no cabia monopolio, porque de todas partes se podria tender rieles a la estacion.

Entónces, si en todas partes pueden tenderse líneas, ¿a qué queda reducido el argumento de que por causa de la graduente del terreno, la estacion tiene por fuerza que ubicarse en medio de la ciudad? Luego para la Compañía debe ser lo mismo ubicarse ahí o tres kilómetros mas al oriente.

Si esto es así, no veo qué daño pueda hacerse a la empresa si se le ubica la concesion que solicita, no donde ella quiere i es perjudicial al desarrollo de la poblacion, sino en un lugar conveniente a la industria i al desarrollo de Mejillones.

El señor Ministro se contradecia en este punto.

El señor PRIETO HURTADO (Ministro de Hacienda).—Permítame el honorable Senador un instante.

Mi observacion era encaminada únicamente a manifestar la forma alargada que tenia que darse a la estacion.

El señor MAC IVER.—No hai necesidad de eso; en todas partes pueden colocarse los rieles.

En realidad de verdad, la empresa quiere tomar la mejor parte de Mejillones, para que en lo futuro nadie pueda hacerle competencia.

Concretando la cuestion, yo pregunto: ¿hai peligro de monopolio, hai inconveniente para el desarrollo de la poblacion de Mejillones en esta ubicacion de la estacion? El señor Ministro ha tenido que reconocerlo; pero ha agregado que se obligará a la compañía, al aprobarse los planos, a tender rieles en tal o cual forma.

Como se ve, al decir Su Señoría que se obligará a la empresa en este sentido, reconoce el peligro del monopolio. La diverjencia está en el modo de salvarlo.

El señor Ministro nos decia que para evitar que la empresa fuera un daño para el desarrollo de Mejillones, bastaba retirar la poblacion; i yo digo: nó, porque eso seria someter la planta de la ciudad a la estacion de Mejillones, i lo que se debe hacer es someter la estacion a la planta de la ciudad: esto es claro i evidente como la luz del dia.

El peligro del monopolio cree salvarlo el señor Ministro con obligar a la empresa a tender algunos rieles, i yo digo que, ademas de esto, es necesario restringir la concesion de mil doscientos metros de playa en la parte mejor de Mejillones.

¿Qué hai que hacer entónces? En primer lugar, colocar la estacion al oriente i la poblacion al lado del mar, pudiéndose poner rieles a la orilla del malecon, como sucede en Valparaiso.

¿Qué dificultad hai para proceder de esta manera?

Por lo demas, si para establecer una estacion son suficientes diez o veinte hectáreas ¿por qué se darian sesenta? El Gobierno tiene injenieros a quienes consultar ¿por qué no los consulta?

En cuanto a otras precauciones, no es bastante obligar a la empresa a tender rieles a las oficinas, bodegas i muelles particulares; es necesario ademas fijar las tarifas para el movimiento de carga en

esos trechos, de la estacion a las bodegas i muelles i vice-versa.

Si no se toma esta medida, nada se avanza con que haya o no rieles, porque al que quiera tener bodegas en la estacion de Mejillones se le dirá: el movimiento de un carro a las bodegas vale diez, vale veinte, vale cincuenta; de tal manera que todas las ventajas que proporcionaria la línea férrea, podrian desaparecer, si se obliga a las bodegas a pagar un precio excesivo por conduccion.

En seguida habria otra cosa, que en mí es una sospecha. No la atribuyo yo a descomposicion administrativa; la atribuyo a mi edad, con los años me he puesto suspicaz. Veo en estos planos que no hai acceso entre la ribera del mar i la estacion del ferrocarril; me parece ver que la estacion del ferrocarril de Mejillones va a clausurar la playa, o lo que se llamaria el malecon en Mejillones.

El señor PRIETO HURTADO (Ministro de Hacienda).—Entiendo que es así, señor Senador.

El señor MAC IVER.—Entonces, no se puede discutir esto.

El señor PRIETO HURTADO (Ministro de Hacienda).—Quedaria como está la Aduana de Valparaiso entre el muelle, el ferrocarril i el antiguo fuerte de Chacabuco.

El señor MAC IVER.—Es decir, se clausurarian mil metros de playa, en que solo la estacion de Mejillones tendria acceso al mar.

Señor, voi a tratar de concluir.

En nuestro pais hai ciertas manifestaciones de nuestra idiosincracia, que son muy conocidas. Por ejemplo, no siempre se recibe o se mira con agrado que otro haga un buen negocio. Es mal de nuestra raza; sin tener propiamente lo que se llama el dolor del bien ajeno, no nos conformamos con nuestra suerte; de manera que una concesion ventajosa no la miramos con simpatía.

Otro espíritu del pais es el recelo contra el extranjero que a veces se traduce en desconfianza i antipatía; es una especie de resabio del antiguo espíritu araucano; los araucanos no tenian ninguna

relacion con el extranjero. En los intereses nacionales este espíritu, que es la expresion del egoismo, suele espresarse por lo que se llama proteccion de las industrias, impuesto al artículo extranjero, la nacion mas favorecida, i demas fórmulas que hemos traído de Europa i de Estados Unidos. Todo esto concluirá indudablemente; es como aquellas epidemias que tienen su época. I ya parece que comienza a hacer crisis en Europa este sistema de mirar como enemigo a todo lo que no está de acuerdo con nuestros intereses.

Pues bien, podria creerse que habia en mí algo de este espíritu; pero indudablemente no lo tengo. Espíritu anti-extranjero... seria raro que existiera en el Senador por Atacama.

¿De dónde nace mi resistencia? Nace del recelo de que se haga de esta clase de intereses un manejo peligroso. Las personas bien equilibradas que manejan esta clase de negocios son muy raras.

Imajínese el Senado, con esta concesion en manos de una sociedad, ¿qué podria ser de nuestro comercio con Bolivia el dia de mañana? ¿No podria encontrarse lleno de cortapizas i dificultades?

Ahora bien, si esto puede evitarse desde hoy, ¿por qué no lo hace el Gobierno de Chile? ¿Acaso no es el representante de una nacion i de los intereses de un pueblo? ¿Puede equipararse el Gobierno de Chile con el representante de una compañía extranjera? ¿Puede equipararse la estacion de Mejillones de la Compañía de Antofagasta con el puerto de Mejillones de la República de Chile? Si todo esto no puede equipararse, ¿por qué el Gobierno no procede enérgicamente, como debe proceder?

Yo creo que el deber del Gobierno en este caso es reaccionar i que, por el contrario, legalizar lo que no es legal es ir contra el interes fiscal.

Naturalmente yo no quiero formar cuestiones desagradables de esto, mucho ménos cuando—lo declaro con sinceridad, con agrado—tengo mucha confianza en la manera de ser moral del señor Mi-

nistro de Hacienda i en su carácter. Pero ¿por qué el Senado no ha de manifestar su opinion en una cuestion de esta naturaleza, en una cuestion de tanto interes? Por eso voi a concluir esta interpelacion presentando el siguiente proyecto de acuerdo:

«La Cámara espera que el Gobierno, al aprobar los planos de la línea férrea i de la estacion que construye o ha de construir, en Mejillones, la Compañía del ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, proceda de manera que no se perjudique el buen trazado i ubicacion de la ciudad proyectada i que desaparezca todo peligro de monopolio o absorcion por el concesionario, del movimiento de carga en el puerto i del acarreo terrestre.»

Naturalmente un proyecto de esta naturaleza envuelve la idea de que la concesion no se puede mantener en esta forma, sino que tiene que modificarse en el sentido de que no se dañe al desarrollo futuro de Mejillones, i al mismo tiempo que no se mantengan los riesgos de monopolio.

Ve el Senado que se trata de un voto casi de confianza. La Cámara espera, la Cámara no indica. No podria indicar porque se trata de una cuestion administrativa, que solo el Gobierno puede resolver, pero teniendo en cuenta los deseos del Senado.

El señor BALMACEDA. — Deseo solamente indicar que entre las obras a que se refiere el proyecto de acuerdo del honorable Senador de Atacama, seria oportuno incluir los terraplenes del ferrocarril construido en tiempo del Gobierno de Bolivia. De esta manera se evita que en la concesion de terrenos aparezca que se conceden los terraplenes que han sido pagados por el Gobierno de Chile.

El señor PRIETO HURTADO (Ministro de Hacienda).—Solo brevemente he de ocuparme de las observaciones del honorable Senador. Contrariamente a lo que manifestó Su Señoría, al comienzo de su discurso, creo que los hombres que aceptan un cargo de responsabilidad en el Gobierno, como los que vienen a desempeñarlo en el Con-

greso, han de ver lo que se refiere a los intereses públicos tanto allá como aquí con la clarividencia del patriotismo. Yo creo que los honorables Senadores persiguen, sin duda, un propósito patriótico tratando de resguardar los intereses públicos en el asunto relacionado con Mejillones. Estoy de acuerdo con Sus Señorías en perseguir esas mismas intenciones. Como decia el honorable Senador, ésta es una cuestion de apreciacion, que depende de la base de que se parta i de los medios que han de emplearse para llegar a ella. Tengo que observar, sin embargo, que hai en esta materia, como lo ha reconcido el honorable Senador, una cuestion administrativa. En esta cuestion, como lo he dicho pública i privadamente, no hai secreto: están todos los antecedentes i documentos a disposicion de los señores Senadores.

El señor BALMACEDA.—Ménos los que se refieren a la solicitud del señor Pinkas, que hasta ahora no han aparecido.

El señor PRIETO HURTADO (Ministro de Hacienda).—Escúseme Su Señoría, ello no depende del Ministerio de mi cargo.

El señor BALMACEDA.—Pero Su Señoría se refiere a la administracion chilena, a la que hace Su Señoría con sus demas colegas.

El señor PRIETO HURTADO (Ministro de Hacienda).—Sin duda, señor Senador.

Hace dos años que se trata de este negocio, dos años que los señores Senadores han debido ocuparse de él. No puede hacerse responsable al Ministerio de Hacienda de documentos que pertenecen al Ministerio de Industria.

Hace dos años que el Ministerio de Hacienda otorgó esta concesion en uso de una facultad legal. La otorgó ajatándose al interes público? En respuesta, no tengo mas que leer el preámbulo de la concesion: ahí se deja establecido que habia razones para creer bien consultados los intereses públicos al hacer concesiones a la Compañía del ferrocarril de Antofagasta para unir su línea con el puerto de Mejillones.

El señor BALMACEDA.—Su Señoría habla de la legalidad de esos decretos. Yo sostengo que todos esos decretos son ilegales porque entran en las facultades privativas del Congreso el hacer esa clase de concesiones. I lo prueba el hecho de haberse ocurrido con un proyecto de lei especial que faculta al Presidente de la República para hacer concesiones de ferrocarriles; proyecto que fué aprobado por el Senado i que se encuentra pendiente en la Cámara de Diputados.

El señor PRIETO HURTADO (Ministro de Hacienda).—Segun esto, habria multitud de ferrocarriles en el norte, que no existirian legalmente. Entiendo que es la Lei Orgánica de Ministerios la que autoriza para conceder estos permisos.

El señor MAC IVER.—Nó, señor Ministro.

El señor PRIETO HURTADO (Ministro de Hacienda).—Si estoi equivocado, acepto la rectificacion.

El honorable Senador de Tarapacá nos hizo una relacion mui interesante de toda esta cuestion, desde su orijen. ¿A qué conclusion nos habria de llevar esa esposicion? ¿A que habria sido mal atendido el interes público? Ya he dicho que el Ministro de aquel entónces no lo entendió así. Por lo demas, esto no tiene sino un interes histórico. Ya está otorgado ese permiso.

Por lo tanto, no me detendré a examinar la cuestion desde este punto de vista sino que voi únicamente a ocuparme de la concesion de tierras en Mejillones.

Desde luego, hai que tener presente que en el momento actual no hai poblacion; está por crearse. La idea de la poblacion ha venido conjuntamente con la de la concesion; no se escluyen una a otra, se completan, son armónicas.

Nunca se me ha ocurrido que la construccion de la ciudad deba posponerse a la de la estacion; solo he dicho que los terrenos donde va a hacerse este edificio son los únicos que sirven para ese efecto.

El señor De Vidts indica que habria otros para la ciudad.

El señor BALMACEDA.—¿No ha

pasado a ser empleado de la Compañía este injeniero?

El señor PRIETO HURTADO (Ministro de Hacienda).—Nó, señor, en absoluto.

Que no nos suceda lo que a aquellos campesinos que se entretenian en alarmar a todo el mundo gritando: al lobo! al lobo! i cuando el lobo llegó en realidad nadie les creyó. Se grita tanto al lobo, al lobo, sin que venga, que si llega a venir, nadie lo creerá.

El señor De Vidts es el consultor técnico del Gobierno, i el representante de los intereses fiscales únicamente. Por eso no encuentro justificada la alarma.

Mi contestacion anterior al honorable Senador de Atacama era que la concesion está hecha. Yo no tengo para qué entrar en si es perfectamente válida i legal. No se me impute, pues, haber establecido un hecho distinto.

Diré, sin embargo, que el decreto que hizo la concesion es, a mi juicio, perfectamente legal.

El señor MAC IVER.—Pero esa concesion, segun decretos anteriores, no podia hacerse sino una vez presentados los planos.

El señor PRIETO HURTADO (Ministro de Hacienda).—Nó, señor; el Presidente tenia facultad para otorgarla.

Ademas ¿cómo podian hacerse los planos, ántes de tener el terreno i conocer su ubicacion?

El señor BALMACEDA.—Pero el uso de terrenos baldíos está reglamentado por la lei i no puede pasar de nueve años.

El señor PRIETO HURTADO (Ministro de Hacienda).—Hai decretos posteriores, segun los cuales se ha hecho esta concesion.

El señor SOTOMAYOR.—Las concesiones de terrenos baldíos son mui antiguas; conozco varias, entre otras, una en Cochabamba, el año 84.

El señor MAC IVER.—Pero no en las poblaciones.

El señor PRIETO HURTADO (Ministro de Hacienda).—Pero aquí no hai poblacion.

El señor SANCHEZ MASENLLI.—Entonces ¿para qué se pidió una lei de espropiacion, si no habia tierras de particulares?

El señor PRIETO HURTADO (Ministro de Hacienda).—Se dictó esa lei por si las habia, señor Senador; de púes dedictada, se ha visto que todos esos terrenos son fiscales. Además, hai decretos posteriores que reglamentan la materia, el de 14 de febrero de 1893 i el de 28 de enero de 1903.

Por otra parte, esta discusion es ociosa a mi juicio; yo no quiero pronunciar me sobre si es o nó válida la concesion i la entrega ya hecha; solo sostengo que se ha hecho en conformidad a los antecedentes citados.

En cuánto al proyecto de acuerdo propuesto por el honorable Senador de Ata-

cama, no tengo inconveniente en aceptarlo, en la intelijencia de que en el decreto aprobatorio de los planos se consultarán toda clase de garantías para evitar el monopolio de que se ha hablado i las dificultades posteriores. Pero no puedo aceptarlo en el sentido de que la situacion actual pueda alterarse con respecto a la concesion misma i a su entrega.

El señor MATTE (Presidente).—Hago presente a los señores Senadores que no hai número en la Sala.

El señor CASTELLON.—I es mucho mas de la hora.

El señor MATTE (Presidente).—No habiendo número, se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

ANTONIO ORREGO BARROS,
Redactor.

