

# Sesion 34.<sup>a</sup> ordinaria en 29 de Agosto de 1906

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES MATTE I SANFUENTES

## SUMARIO

Acta de la sesion anterior.—Cuenta.—El señor Subercaseaux hace algunas observaciones sobre el ancho que deben tener las calles, especialmente en Santiago, a las cuales contesta el señor Claro Lastarria (Ministro de Justicia).—Usan de la palabra sobre el mismo asunto los señores Cifuentes i Puga Borne.—El señor Cifuentes funda en detenidas consideraciones la idea de dar en arrendamiento el todo o parte de los ferrocarriles del Estado.—Se procede a elegir los miembros Senadores de la Comision Conservadora.—El señor Sánchez Masenlli pasa a la Mesa por escrito una indicacion tendente a provocar un acuerdo del Senado para representar al Gobierno la conveniencia de dar en depósito a los bancos los veinte millones de pesos de la emision autorizada por la lei de mayo del presente año que aun no se han entregado a la circulacion.—Promuévese con este motivo un incidente en que toman parte los señores Mac Iver, Puga Borne i Sánchez Masenlli.—Se acuerda que este último señor Senador renovará su indicacion en la sesion próxima.—Se suspende la sesion.—A segunda hora, el señor Balmaceda se ocupa estensamente en analizar las concesiones para construir ferrocarriles en el norte.—Se levanta la sesion.

## Asistencia

*Asistieron los señores:*

Balmaceda, J. Elias	Irarrázaval, Carlos
Castellon, Juan	Lazcano, Fernando
Cifuentes, Abdon	Mac Iver, Enrique
Charme, Eduardo	Montt, Pedro
Devoto A., Luis	Puga Borne, Federico
Escobar, Ramon	Rozas, Ramon Ricardo
Espinosa Pica, M.	Sánchez M., Darío
Fernández Concha, D.	Silva Ureta, Ignacio
Figuroa, Javier A.	Sotomayor, Rafael
Infante, Pastor	Subercaseaux, Ramon

Tocornal, José  
Urrejola, Gonzalo  
Valdes Valdes, Ismael  
Vial, Leonidas  
i los señores Ministros

de Justicia e Instruccion Pública, de Hacienda i de Industria i Obras Públicas.

## Acta

*Se leyó i fué atrobada la siguiente:*

«SESION 33.<sup>a</sup> ORDINARIA DEL 28 DE AGOSTO DE 1906

Asistieron los señores Sanfuentes, Balmaceda, Castellon, Cifuentes, Charme, Devoto, Escobar, Fernández Concha, Figuroa, Irarrázaval, Lazcano, Mac Iver, Matte, Puga Borne, Reyes, Rozas, Sánchez Masenlli, Silva Ureta, Sotomayor, Subercaseaux, Tocornal, Urrejola, Valdes Valdes i Vial, i los señores Ministros de Hacienda i de Industria i Obras Públicas.

Aprobada el acta de la sesion anterior, el señor Sánchez Masenlli dijo que, con motivo de la catástrofe ocurrida el 16 del actual, los negocios se hallaban completamente paralizados, sobre todo en Santiago, i que no era posible que esta situacion continuara sin tomarse medida alguna para remediarla; que el Gobierno debia hacer sentir su accion al respecto, pues tenia en su mano la manera de salvar siquiera en parte la situacion; que la lei de 23 de mayo último dispuso que dentro de los treinta dias siguientes a la promulgacion de ella, el Presidente de la República emitiera cuarenta millones de pesos en bis-

lletes fiscales de curso legal, lo que no se ha hecho a pesar de que todos entendieron que debía procederse en esta forma, i que veinte millones podrán ser tomados por las instituciones de créditos o por particulares, dentro del plazo de seis meses; i que el artículo 5.º de la misma lei, dice que mientras el Gobierno hace uso de los fondos emitidos, podrá depositarlos en los bancos nacionales a prorrata de los depósitos.

Agregó el señor Senador de Valdivia que, en su concepto, el Gobierno debía entregar, a la brevedad posible, a los bancos los referidos veinte millones de pesos, en la forma prescrita por la lei, pues así se salvaria siquiera en parte la angustiosa situacion actual.

El señor Ministro de Hacienda contestó las observaciones del honorable Senador por Valdivia, i dijo que los bancos no habian solicitado que se les entregaran los veinte millones a que habia hecho referencia el señor Senador; que el Gobierno habia dado ya pleno cumplimiento a la lei de 23 de mayo último; i que, a juicio de Su Señoría, no habia llegado el caso de ejercer la facultad que confiere al Gobierno el artículo 5.º de dicha lei.

Espresso, en seguida, el señor Ministro, que por decreto de 22 del corriente se habia suspendido hasta nueva resolucion el remate de terrenos fiscales en el puerto de Mejillones; i que habia solicitado del Ministerio de Industria, para remitirlos a la brevedad posible a esta Cámara, los antecedentes pedidos por el señor Balmaceda sobre permisos para la construccion de ferrocarriles en las provincias del norte.

Dió despues el señor Ministro algunas esplicaciones con motivo de la interpelacion formulada por el señor Mac Iver, en la sesion anterior, respecto de las concesiones hechas por el Gobierno a la Compañía del Ferrocarril de Antofagasta en el puerto de Mejillones, i dijo que la concesion de sesenta hectáreas de uso para el servicio del ferrocarril, i no de dominio de los terrenos, estaba ya hecha i solo faltaba fijar su ubicacion en un lugar determinado, i

que, por los datos que tenia, esa concesion no era excesiva; i que una vez que la Compañía del Ferrocarril de Antofagasta presente sus planos, memorias i presupuestos, se estudiarán debidamente para resguardar el interes fiscal de los peligros que se han señalado.

El señor Mac Iver espuso que la contestacion del señor Ministro de Hacienda lo obligaba a formalizar su interpelacion i que deseaba se fijara una sesion con el objeto de ocuparse de este asunto que es mui grave.

Llamó, en seguida, el señor Senador la atencion de los señores Ministros al hecho de estar demoliéndose el edificio de los Tribunales de Justicia para hacer reparaciones que no se necesitan absolutamente; i a que desde el dia 16, en que ocurrió la catástrofe, que aflige al pais, han dejado de funcionar los Tribunales Superiores i Juzgado Letras en Santiago, lo que no es en manera alguna aceptable, i pidió a los señores Ministros se sirvieran adoptar alguna medida para que cese ese feriado judicial que ocasiona tantos perjuicios.

El señor Ministro de Industria i Obras Públicas contestó que se habia entregado a los Tribunales de Justicia el salon central de la Universidad para que funcionen en él, i que el Director de Obras Públicas le habia manifestado que en el edificio de los Tribunales se estaba demoliendo sólo lo que era absolutamente indispensable, pero que en vista de las observaciones del honorable Senador de Atacama, volveria a ocuparse de este asunto.

El señor Presidente dijo, en seguida, que si no habia inconveniente se fijaria la sesion de mañana para ocuparse de la interpelacion del honorable Senador por Atacama, relativa a las concesiones hechas por el Gobierno a la Compañía del Ferrocarril de Antofagasta en el puerto de Mejillones, i que se celebraria sesion el viérnes i sábado de la presente semana, si el Congreso Pleno no se reunia en esos dias.

Así se acordó.

El señor Fernández Concha pidió al señor Ministro de Hacienda se sirviera

arbitrar alguna medida para que entreguen al público, que los necesita con urgencia, los veinte millones de pesos a que se ha referido anteriormente el honorable Senador por Valdivia.

Esta peticion fué impugnada por el señor Mac Iver, i con este motivo usaron de la palabra los señores Lazcano, Mac Iver i Sánchez Masenlli, habiendo espresado el señor Lazcano que, en su concepto, el Gobierno haria buena obra entregando a la circulacion esos veinte millones de pesos, pues así se facilitarían los negocios.

Se suspendió la sesion..

A segunda hora, entrando a la órden del dia, continuó la discusion particular, que quedó pendiente en sesion de 14 del actual, del artículo 1.º del contra-proyecto formulado por el señor Ministro de Industria i Obras Públicas el dia 13 de este mismo mes, relativamente a la reorganizacion del servicio de los ferrocarriles del Estado.

Conjuntamente con dicho artículo se pusieron tambien en discusion las enmiendas propuestas por los señores Lazcano i Espinosa Pica i el contra-proyecto formulado por el señor Balmaceda en la citada sesion de 14 del presente.

Los señores Subercaseaux i Vial manifestaron que aceptarían por su parte el contra-proyecto formulado por el señor Balmaceda, siempre que se aumentasen los sueldos de quince mil i diez mil pesos fijados para el director jeneral i para cada uno de los otros dos directores, respectivamente.

El señor Ministro del ramo espresó que, a fin de conciliar las opiniones, aceptaría tambien ese mismo contra-proyecto con tal de que la contratacion de los tres directores se hiciera solo de acuerdo con el Consejo de Estado, suprimiendo, en consecuencia, la frase final del inciso 1.º que dice: «i con la aprobacion del Senado».

Habiendo el señor Puga Borne manifestado que podría fijarse una suma alzada para que, sin exceder de su monto, el Presidente de la República fijara los sueldos de los tres directores, suscitán-

dose algun debate en que usaron de la palabra varios señores Senadores, habiendo por último propuesto el señor Subercaseaux que los incisos que fijan dichos sueldos se redactaran como sigue:

«Los sueldos anuales de estos empleados no podrán exceder de las sumas que se indican a continuacion:

El del director jeneral, tres mil libras esterlinas; i

El de cada uno de los directores, dos mil libras esterlinas.»

Cerrado el debate se consultó a la Sala acerca del contra-proyecto del señor Balmaceda, con exclusion de la frase final del inciso 1.º que dice: «i con la aprobacion del Senado», i de los incisos relativos a la fijacion de sueldos.

Resultó aprobado por dieciseis votos contra tres, habiéndose abstenido de votar el señor Charme.

Votaba la frase «i con la aprobacion del Senado», resultaron diez votos por la negativa i nueve por la afirmativa, habiéndose abstenido de votar el señor Charme.

Por asentimiento unánime se acordó considerar a este último señor Senador como ausente de la Sala i tener, en consecuencia, por desechada la frase a que anteriormente se ha hecho referencia.

Votados despues los incisos propuestos por el señor Subercaseaux, en sustitucion de los del contra-proyecto del señor Balmaceda, relativos a fijacion de sueldos, resultaron aprobados por diez votos contra seis.

Habiendo el señor Presidente espresado que quedaba despachado el proyecto, el señor Valdes Valdes dijo que, a su juicio, debia tambien la Sala pronunciarse sobre los dos últimos incisos del artículo 2.º del contra-proyecto del señor Ministro, relativos a jubilacion de empleados, i sobre la idea de la formacion de un inventario de los ferrocarriles del Estado.

A fin de que se adoptara resolucion al respecto, el señor Senador del Colchagua envió a la Mesa los dos artículos siguientes:

«Art. 2.º El Presidente de la República podrá jubilar a los empleados que

fueren de su nombramiento i que tuvieren mas de diez años de servicio. Los que hubiesen servido ménos de diez años, tendrán derecho a una gratificación correspondiente a seis meses del sueldo asignado a su empleo.

Los empleados que no tuvieren nombramiento del Presidente de la República, tendrán derecho a la misma gratificación que se indica en el inciso anterior, aumentada en un cinco por ciento del sueldo anual, por cada año servicio que exceda de diez.

Art. 3.º Autorízase al Presidente de la República para invertir hasta la suma de cien mil pesos en hacer el inventario de los ferrocarriles del Estado i desde que éstos figuren en los balances por su valor comercial, el diez por ciento de la ganancia líquida se repartirá entre los empleados de la Empresa en la forma que indique el Presidente de la República al reglamentar la presente lei.»

El señor Puga Borne espresó que, en su sentir, el proyecto estaba ya despachado definitivamente, sin que pudieran tener cabida las ideas a que hacia referencia el señor Senador de Colchagua; i que, por su parte, ha entendido que el proyecto aprobado era para que rijiese con carácter de transitorio, mientras se dicta la lei que debe hacer la completa reorganizacion de los ferrocarriles i sin que se pueda hasta entonces hacer alteraciones en su personal.

Usaron en seguida de la palabra los señores Balmaceda i Ministro de Industria i Obras Públicas, el primero de ellos para apoyar algunas de las observaciones hechas por el señor Puga Borne, i el último, para manifestar la conveniencia de dar cabida a las ideas indicadas por el señor Senador de Colchagua.

El señor Presidente espuso que las votaciones habidas habian puesto término a las proposiciones que habian incidido con motivo del contra-proyecto del señor Balmaceda, i que, en consecuencia, este negocio se hallaba despachado en la forma anteriormente acordada.

El tenor del proyecto aprobado, dice así:

«Artículo único.—La administracion de los ferrocarriles del Estado, mientras se reorganiza su servicio, se ejercerá por un director jeneral, ingeniero especialista en ferrocarriles, i por dos directores especialmente preparados, los cuales se contratarán por el Presidente de la República, de acuerdo con el Consejo de Estado.

Los sueldos anuales de estos empleados no podrán exceder de las sumas que se indican a continuacion:

El del director jeneral. . . . .	£ 3,000
El de cada uno de los directores. . . . .	2,000

Suspéndense los efectos del inciso 1.º del artículo 72 de la lei de 4 de enero de 1884.»

Por haber llegado la hora se levantó la sesion, quedando con la palabra el señor Cifuentes, quien la solicitó para usar de ella ántes de la orden del dia en la sesion de mañana.»

### 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:

El local en que se construye el nuevo Palacio de los Tribunales de Justicia, satisface ampliamente su objeto, pues los planos consultan todas las necesidades de las oficinas judiciales, pero, como no es posible prever el desarrollo que éstos puedan adquirir con el tiempo, el Gobierno se ha preocupado de buscar un medio para ensanchar el local a causa de que no dispone en la actualidad del terreno necesario para hacer nuevas construcciones.

En atencion al aumento creciente del valor de la propiedad urbana, i para prevenir el peligro de que trascurrido algunos años el nuevo Palacio de los Tribunales se hiciera estrecho para las

necesidades del servicio, sin que hubiera probabilidades de ensancharlo, como ocurriría si el Club de la Union llevara a la práctica en su local actual la reconstrucción acordada de su edificio, surgió la idea de proponer a esta institución, la que aceptó, el proyecto de permuta que se acompaña en copia, del actual Palacio de los Tribunales por el local del Club.

Los peritos nombrados de común acuerdo tasaron la propiedad de esta institución en la suma de ochocientos diecinueve mil doscientos setenta i siete pesos, i el Palacio de los Tribunales en la de cuatrocientos treinta i seis mil ochocientos pesos, resultando, por consiguiente, una diferencia a favor del Club de la Union de trescientos ochenta i dos mil cuatrocientos setenta i siete pesos.

Mediante jestionés practicadas por el Gobierno, se obtuvo que el Club aceptase que en la valorización de las propiedades se redujese la diferencia a su favor a solo la suma de trescientos mil pesos.

Aceptada la permuta, en esta forma, que es equitativa, se hermoseará a Santiago son un espléndido edificio, i el nuevo Palacio de los Tribunales quedará en situación de atender con toda holgura i comodidad al gradual desarrollo que tendrá forzosamente con el tiempo el servicio judicial en Santiago.

En mérito de estas consideraciones i oído el Consejo de Estado, someto a vuestra aprobación el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Apruébase el adjunto contrato celebrado entre el Fisco i el Club de la Union de Santiago, por el cual se permutan los terrenos i edificios del actual Palacio de los Tribunales por los de dicha institución.»

Santiago, 14 de agosto de 1906.—  
JERMAN RIESCO.—*Samuel Claro Lastarria.*»

2.º De la siguiente mocion:

«Honorable Senado:

La Constitución de la República, en su artículo 145, dice: «Habrá una superintendencia de educación pública, a cuyo cargo estará la inspección de la enseñanza nacional, i su dirección bajo la autoridad del Gobierno.

La lei de 9 de enero de 1879 creó un Consejo de Instrucción Pública i lo encargó de la superintendencia de la enseñanza costeadá por el Estado. Mas en la organización del espresado Consejo i en las atribuciones que le confiere, no guarda conformidad con la disposición constitucional, ni es a propósito para promover el adelantamiento de la instrucción.

Segun el artículo 7º de la citada lei, el Consejo se compone de catorce miembros. De éstos, solo cuatro, a saber, el Ministro de Instrucción Pública i tres individuos nombrados por el Presidente de la República, pueden representar la autoridad del Gobierno. Los diez restantes son jenuinos representantes de la Universidad: su Rector, los cinco decanos de la misma, su secretario jeneral, el Rector del Instituto Nacional, i los otros dos han de ser miembros de la Universidad elejidos por ésta en claustro pleno. Atenta la composición del Consejo, puede decirse que la Superintendencia de educación pública es ejercida por una delegación de la Universidad i no del Gobierno.

I ello es indebido e inconveniente. La Constitución ha querido que la enseñanza costeadá por el Estado esté bajo la autoridad del Gobierno, que debe dar cuenta de ella al Congreso, al cual corresponde formar el plan jeneral de la educación oficial, como lo prescribe el artículo 144 de la Constitución. Entre tanto, la Superintendencia es ejercida por uno de los establecimientos oficiales de enseñanza, casi con entera independencia del Gobierno i del Estado.

De esta manera, los establecimientos particulares de instrucción, que tanto importa fomentar, porque nada cuestan al Estado i tan poderosamente pueden ausiliarlo en la inmensa obra de la educación jeneral, quedan bajo la depen-

encia absoluta e irresponsable de los establecimientos rivales del Estado, lo cual es dañino para el desenvolvimiento jeneral de la instruccion i ocasionado a no pocos abusos.

A los indicados defectos de organizacion se agrega la exorbitancia del poder que se ha dado al Consejo de Instruccion Pública, o sea, a la Universidad del Estado. En la formacion de los planes de estudio, en la determinacion i recepcion de las pruebas, en el nombramiento i remocion de rectores, profesores i otros empleados, etc., es tal la parte que toca a la Universidad i al Consejo, que la autoridad del Gobierno viene a ser casi nula, por manera que ántes que hallarse la Superintendencia bajo la autoridad del Gobierno, como lo manda la Constitucion, el Gobierno se halla bajo la autoridad de la Superintendencia.

Para apreciar toda la trascendencia del mal, preciso es tomar en consideracion que la Universidad reúne en sí casi toda la suma del poder en la enseñanza, que este poder no tiene, como los otros poderes del Estado, su conveniente fiscalizacion i contrapeso, i que obra sin responsabilidad ni apelacion en una materia que afecta, no solo al porvenir literario i científico del país, sino al porvenir de millares de ciudadanos; porque tiene en su mano la llave de todas las profesiones liberales: de la abogacía, de los tribunales, de la medicina, de la ingeniería, de las funciones públicas, etc.

La Universidad es un cuarto poder público *sui generis* que a mas de obrar sin responsabilidad ni apelacion, se jenera i perpetúa dentro de sí mismo, porque casi siempre es él solo el que llena los vacíos que la muerte o el tiempo va dejando entre sus miembros, todo lo cual es inconciliable con nuestra forma de Gobierno.

Por todo lo dicho, se hace necesario dar nueva organizacion a la Superintendencia de la educacion pública que manda establecer la Constitucion del Estado, una organizacion que llame al pueblo a dar a la enseñanza ofi-

cial, por medio de los gobernantes que él mismo elije, la direccion que juzgue mejor para formar las nuevas jeneraciones. Esta organizacion podría ser la que tenemos el honor de formular en el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Art. 1.º La Superintendencia de educacion pública, establecida por el artículo 145 de la Constitucion, se compondrá:

De cinco miembros, nombrados cada tres años, por el Presidente de la República;

De cinco miembros, nombrados cada tres años por el Senado, por voto acumulativo; i

De cinco miembros, nombrados cada tres años por la Cámara de Diputados, por voto acumulativo.

Si alguno de los miembros nombrados dejase de serlo por muerte, renuncia u otro motivo, el Presidente de la República o la Cámara respectiva le nombrará reemplazante por el tiempo que falte para cumplir el trienio.

Los miembros pueden ser reelejidos indefinidamente.

Art. 2.º La Superintendencia tendrá un presidente i un vice-presidente, los cuales serán elejidos por ella misma, de entre sus miembros i durarán en el cargo por tres años.

Si algunos de ellos llegase a faltar por muerte, renuncia u otro motivo, la corporacion podrá nombrarle reemplazante por el tiempo que faltare al reemplazado.

La corporacion nombrará igualmente un secretario i un vice-secretario, pudiendo removerlos, cuando lo creyere conveniente.

Quando el Ministro de Instruccion Pública asista a las sesiones de la corporacion, él las presidirá con voz i voto.

Art. 3.º Incumbe a la Superintendencia:

1.º Presentar al Presidente de la República una lista de candidatos para

los cargos de Rector de la Universidad del Estado i de Rector de los institutos, liceos i demas establecimientos de instruccion segunda i superior, costeados por el Estado. Dicha lista contendrá por lo ménos tres personas.

2.º Proponer al Presidente de la República los reglamentos necesarios para el nombramiento, destitucion o suspension de los empleados de dichos establecimientos.

3.º Proponer al Presidente de la República los planes de estudio para los establecimientos nacionales i los reglamentos para réjimen escolar i económico.

4.º Proponer al Presidente de la República las pruebas que hayan de exigirse para obtener grados universitarios, no pudiendo rejir ningun nuevo reglamento sino despues de un año de su promulgacion.

5.º Proponer al Presidente de la República las pruebas a que deben sujetarse los profesores extranjeros para ser admitidos al ejercicio de una profesion científica.

6.º Proponer al Presidente de la República la creacion o supresion de clases o empleos en los establecimientos de enseñanza rejidos por el Estado, como tambien las clases que hayan de proveerse previo concurso, i prescribir las reglas a que dichos concursos han de sujetarse.

7.º Resolver las cuestiones que se susciten sobre validez i dispensa de grados o de exámenes, entendiéndose que la dispensa de cualquier exámen requiere el acuerdo de la mayoría de los miembros presentes, i la dispensa de uno o mas grados necesita el acuerdo de los dos tercios de dichos miembros.

8.º Nombrar las comisiones examinadoras a que se refieren los artículos 41 i 42 de la lei de 9 de enero de 1879, i las comisiones que creyese necesarias para ejercer la inspeccion que le corresponde sobre todos los establecimientos de instruccion.

9.º Preparar i presentar al Ministerio de Instruccion Pública el presupuesto anual del ramo, para lo cual podrá exi-

dir de los establecimientos u oficinas respectivos todos los datos o antecedentes que creyere necesarios.

10. Vijilar la inversion de los dineros fiscales destinados a la enseñanza nacional, dando cuenta al Gobierno de las irregularidades que note.

11. Dar al Supremo Gobierno los informes que pidiere sobre cualquier asunto concerniente a la enseñanza pública i proponerle las reformas que creyere convenientes sobre esta materia.

Art. 4.º Los miembros de la Superintendencia, que no fueren Senadores, Diputados o Municipales, tendrán una renta anual de dos mil pesos. El secretario tres mil i el vice-secretario mil quinientos.

Art. 5.º Se derogan las leyes anteriores en que fueren contrarias a la presente »—*Fernando Lazcano.*—*R. Escobar.*—*Maximiliano Espinosa Pica*, Senador por Cautin.—*José Tocornal.*»

3.º De una solicitud de los individuos que se encuentran presos o se les sigue proceso en la cárcel pública de Santiago, en la que piden se dicte, a su favor, una lei jeneral de indulto, siempre que los delitos cometidos no fueren de los que atentan a la vida de las personas.

## INCIDENTES

### Ancho de las calles urbanas

El señor SUBERCASEAUX.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor MATTE (vice-Presidente).—La ha pedido ántes de la orden del dia el honorable Senador por Santiago, [señor Cifuentes.

El señor SUBERCASEAUX.—Agradecería al señor Senador que me permitiera usar de ella por mui breves momentos.

El señor CIFUENTES.—Con mucho gusto, señor Senador.

El señor MATTE (vice-Presidente).—Puede usar de la palabra el señor Senador por Arauco.

El señor SUBERCASEAUX.—Ya que está presente el señor Ministro de Justicia, deseo preguntarle qué inte-

tacion da el Gobierno a las leyes que rigen sobre el ancho de las calles que se abren en las ciudades de Chile.

Ultimamente ha habido sobre el particular una discusion en la Municipalidad de Santiago, i el abogado de la Corporacion, en un informe que espidió, opina que puede obligarse a dar el ancho de veinte metros.

Como el asunto es de actualidad palpitante para las ciudades que en gran parte se han destruido, i de todos modos, siempre lo es en Santiago, creo que el Gobierno deberia tomar una resolucion sobre el particular; i por mi parte, le agradeceria al señor Ministro que, si no hoy, en la sesion siguiente, se sirviera manifestar la opinion que abrigue el Gobierno o la decision que crea del caso adoptar.

Aprovechando tambien la presencia del señor Ministro de Instruccion Pública, deseo dirijirle una pregunta, o mas bien observacion, sobre un punto nimio talvez, pero de oportunidad i acaso de importancia al mismo tiempo, en las presentes circunstancias.

Me refiero a si el Gobierno estimaria o nó oportuno mandar a los jóvenes pensionados en Francia para perfeccionar sus estudios de arquitectura, a San Francisco de California.

Sé que dos de estos pensionados han partido de Chile en julio próximo pasado, i deben haber llegado a Paris en las vacaciones que median entre curso i curso de los dos que se hacen allá cada año. Habiendo otros allá, deben estar, por esas mismas circunstancias, sin clases a que asistir.

Me parece que seria oportuno proponer a esos pensionados la ocasion de ir a estudiar experimentalmente la reconstruccion que se hace de la ciudad de San Francisco, arrasada por el terremoto del 18 de abril i los incendios que en seguida se produjeron. De este estudio podrian resultar observaciones, sobre todo de detalles, provechosísimas para nosotros, que podrian ser utilizadas ántes de un año, en Valparaiso principalmente. El viaje de aquellos jóvenes costaria

poca cosa, me parece, puesto que la pension anual se halla consultada en el presupuesto i decretada por el Gobierno, i seria justificado, por el provecho que obtendrán no solo ellos, que son alumnos distinguidos de la Universidad, sino tambien la activa reedificacion que por fuerza se iniciará en Chile i que podria aprovechar útiles indicaciones tomadas de la práctica de lo que se hace en una ciudad adelantada i progresista.

El señor CLARO (Ministro de Justicia e Instruccion Pública) —Con respecto al primer punto que ha tocado el honorable Senador por Arauco, no podria dar una contestacion inmediata a Su Señoría, pues tendria que estudiar detenidamente las leyes del caso. Sé que respecto de Santiago hai una especial.

En cuanto a la insinuacion para enviar a San Francisco de California a los pensionados por el Gobierno para perfeccionar en Europa sus estudios de arquitectura, tendré el mayor gusto en estudiar las condiciones en que se encuentran estos jóvenes, i si ello es posible, no veo inconveniente para aprovechar la ocasion que se presenta de estudiar la nueva edificacion que se hace de una gran ciudad arrasada por un terremoto como el que acabamos de experimentar.

El señor SUBERCASEAUX. — Si hai disposiciones vijentes que ordenen dar a las calles la anchura de veinte metros, supongo que no serán leyes, porque veo que en Santiago continuamente se abren o se prolongan calles con solo la anchura antigua de doce metros.

El señor CLARO (Ministro de Justicia e Instruccion Pública). — Para la sesion próxima talvez, podré satisfacer la pregunta del señor Senador sobre esta materia.

El señor CIFUENTES. — A propósito de la pregunta que el señor Senador por Arauco acaba de dirijir al señor Ministro de Justicia e Instruccion Pública respecto a la anchura de las calles de Santiago, creo conveniente recordar al Senado que el año 1896 la respectiva comision de esta Cámara dejó espedido un informe sobre el proyecto de la lei de



transformacion de Santiago, en la cual se disponia que las calles—no todas, sino las al sur de la Alameda i las del otro lado del rio—debian tener veinte metros de anchura. La comision fué de parecer de que donde habia mayor necesidad de esa anchura para las calles era en el centro, por cuanto en ellas era mucho mas considerable el tráfico, i recomendó esta idea.

Ese informe debe existir en la Secretaría del Senado. Despues de 1896 esta Honorable Cámara no se ha vuelto a ocupar de aquel proyecto, de manera que supongo ha de estar archivado. Yo suplicaria que se buscara ese informe i se trajese a la mesa para continuar la discusion del asunto.

La lei actual que rige la edificacion de esta ciudad no impone el ancho de veinte metros a que se referia el señor Senador por Arauco. La lei que ordena eso está pendiente; no se ha discutido, al ménos no se ha aprobado, i pediria que se discutiese a la mayor brevedad.

Sobre esto no tengo mas que decir. No sé si el señor Senador por Nuble, que manifiesta deseos de tomar la palabra, piensa hablar sobre la misma materia.

El señor PUGA BORNE.—Efectivamente, señor, i si Su Señoría me lo permite, diré algunas palabras sobre el particular.

El señor CIFUENTES.—Con mucho gusto, señor Senador.

El señor PUGA BORNE.—Yo pertenecí a la Comision de Gobierno, despues de 1896, i recuerdo que muchas veces se trató de informar el proyecto remitido por la Cámara de Diputados relativo a la transformacion de la ciudad de Santiago. Esto fué en 1897, i talvez en 1898 tambien. Recuerdo que se acordó pedir la opinion del señor Bertrand, que habia hecho el plano de Santiago, formulándose un contra-proyecto que existe en la secretaría de comisiones; de manera que, para mí, es dudoso que se haya presentado el informe de que habla el señor Senador por Santiago. Puede haber sucedido, sin embargo, que despues de eva-

cuado tal informe se volviese el asunto a comision.

El señor MATTE (vice-Presidente).—Es lo que sucedió. El proyecto volvió a comision nuevamente.

El señor SUBERCASEAUX.—¿A qué Comision?

El señor MATTE (vice-Presidente).—A la de Gobierno.

### Servicio de ferrocarriles

El señor CIFUENTES.—Habia pedido la palabra al principio para referirme al proyecto de lei que reforma el servicio de ferrocarriles: no con el ánimo de retardar su despacho o tramitacion; nó, absolutamente: creo que ese proyecto, de carácter transitorio, es aceptable i conveniente, pues se trata de remediar con él males que han llegado a ser intolerables. Léjos de oponerme, desearia que fuera enviado a la otra Cámara sin esperar la aprobacion del acta.

El señor MATTE (vice-Presidente).—Ya está hecho, señor Senador.

El señor CIFUENTES.—Sin embargo, con ocasion de esta lei, i refiriéndome a ella misma, deseaba llamar la atencion de mis honorables colegas, i especialmente la del señor Ministro de Obras Públicas, hácia una idea que habria deseado ver tratada por alguno de los señores Senadores mas versados que yo en esta materia. Pero como nadie lo ha hecho, no obstante haber algunos señores Senadores insinuado la idea, apelo a la benevolencia de la Cámara para emitir algunas consideraciones sobre ella.

La idea a que me refiero es la del arrendamiento de los ferrocarriles del Estado, en su totalidad o en algunas secciones, idea que ha sido acariciada por mas de uno de los señores Ministros de Obras Públicas, pero que ha encontrado obstáculos insuperables en intereses particulares, i sobre todo, en los intereses políticos del momento.

Esta idea de dar en arrendamiento los ferrocarriles es, en efecto, considerada por algunos, segun he tenido ocasion de

oirlo; como un verdadero desatino. La rechazan muchos *in limine*, sin exámen ni estudio.

Yo no la considero así. Mui al contrario, la he considerado, ateniéndome a las nociones de la ciencia i a la esperiencia de otras naciones, una idea salvadora de la situacion por que pasan los ferrocarriles del Estado en la actualidad.

Yo me asocio, como es natural, al clamor jeneral que se ha elevado en esta sala por razon del mal servicio de los ferrocarriles, clamor que, indudablemente no es mas que el eco del clamor jeneral del pais.

Las cosas habian llegado a tal punto que ya no era tolerable el servicio prestado por los ferrocarriles. Los perjuicios que acarrea han sido universales, hasta el punto de que en este pais de las papas i de los porotos, las primeras alcanzaron en este año el precio de diez pesos por fanega, i los porotos el precio enorme, sobre toda ponderacion, de treinta i cinco pesos; i esto no porque las cosechas no fueran abundantes, sino por la falta i deficiencia del acarreo de los productos. Nuestro pueblo pobre ha tenido que comprar cada papa a un centavo, una papa microscópica, homeopática, porque una regular ha valido cinco centavos: esto lo he visto yo, i lo sucedido es verdaderamente inaudito.

Pero, ¿cuál ha sido, cuál es la causa de este mal tan profundo, que se va haciendo endémico en el pais? Indudablemente; las causas deben ser múltiples. Yo no culpo exclusivamente a los administradores; no culpo ni puedo culpar al Gobierno, a los Ministros de Obras Públicas, ni culpo tampoco al Consejo ni al director jeneral de los ferrocarriles. Pueden ser variadas i mui numerosas las causas que concurren a este mal servicio, sea falta de material rodante, sea estrechez de las estaciones para hacer los embarques con oportunidad, sean diversas otras.

Creo, repito, que son muchas las causas que concurren a producir este fenómeno; pero hai entre ellas una, señor Presidente, que considero como el pecado orijinal de todas. Me refiero al axioma

económico de que no hai peor industrial que el Estado.

Es ésta una verdad que ya no admite discusion. Si el Estado se pone a hacer zapatos, los hace malos i caros. I si el Estado no sabe hacer zapatos, no es de esperar que, tomando a su cargo un negocio tan complicado como la administracion de una estensa red ferrocarrilera, se obtengan resultados favorables, i se alcance la prosperidad que todos deseáramos. La administracion de los ferrocarriles por el Estado, es, a mi juicio, lo repito, el pecado orijinal de la situacion a que este servicio ha llegado.

¿Cuál es la razon de este axioma económico de que el peor de los industriales es el Estado? La razon es sencillísima: es que a la administracion del Estado, o de los funcionarios, faltan los tres elementos de prosperidad de todas las empresas o industrias privadas. ¿Cuáles son esos elementos? Primero, libertad para obrar, para poner inmediato remedio a los males que se experimentan; en seguida, el aliciente del interes personal; i por último, la responsabilidad inmediata i personal tambien, de los administradores.

No hai libertad, no hai interes, no hai responsabilidad; por todo esto, el Estado es incapaz de administrar como lo hacen las empresas particulares.

Respecto a lo primero, ni el Ministerio de Obras Públicas, ni el director de los ferrocarriles, ni el Consejo mismo tienen libertad de hacer los nombramientos de empleados competentes, idóneos i dignos para desempeñar los puestos de alta o baja categoría. Este es el punto en que mas se mezcla la política, en que mas se mueven e influyen los empeños, con el resultado fatal de llevar a los ferrocarriles toda una lejion de incapaces i de fomentar la creacion de empleos inútiles.

Me consta que se han creado en este ramo del servicio centenares de empleos, sin mas razon que la de dar de comer a un hambriento. No se tiene la libertad necesaria, la libertad que tiene un particular que cuida de sus intereses propios, para nombrar los empleados que sean

competentes, que mejor puedan coadyuvar a la administracion de su industria.

No solo para nombrar los empleados, aun para destituirlos falta libertad de accion al Director i al mismo Consejo de los ferrocarriles: ¿hai un empleado malo? no se le puede separar, porque los empeños impiden proceder con la libertad necesaria.

Hasta el Ministro de Industria se ha encontrado en el caso—me consta el hecho—de no poder destituir a un empleado de los ferrocarriles que estaba sindicado de malos procedimientos; Diputados amigos del empleado llegaron a amenazar al Ministro con interpelaciones i hasta con votos de censura si se atrevia a separar a semejante empleado, a pesar de que el Ministro tenia en su mano documentos que manifestaban que aquél no era digno del puesto que desempeñaba. El Ministro obró conforme a su conciencia; pero por empeños del Consejo i de personas que no quiero mencionar, en lugar de destituirse al empleado, se le cambió de residencia únicamente.

De modo que ni el Ministro ni el Gobierno tienen libertad suficiente para separar a los empleados indignos o incompetentes, como la tendria i tiene el Director de una empresa particular cualquiera.

¿Se necesita hacer con urgencia alguna obra para el mejor servicio de los ferrocarriles?

Si el presupuesto no ha consultado el gasto o si los fondos destinados a imprevisos están agotados, no se puede hacer la obra. ¿Quién remedia el inconveniente? Nadie. Recurrir al Congreso, es un remedio mui tardío.

Por eso es que las industrias dirigidas por el Estado no pueden marchar bien; falta en ellas la libertad para obrar a tiempo, como lo requiere toda buena administracion.

Si consideramos, por otra parte, la falta de interes personal de los administradores ¿cómo puede esperarse que marchen bien estas empresas? El interes es el móvil mas enérgico para impulsar a las personas a atender debidamente sus negocios,

es el gran móvil de las acciones humanas; el interes es lo que hace prosperar las industrias particulares.

El funcionario, el empleado a sueldo fijo, tienen un interes de conciencia, un interes de orden meramente moral en el buen desempeño de sus deberes; pero preciso es confesar que este es un interes mui secundario, que no obra con la fuerza del interes pecuniario.

Las pérdidas i los perjuicios de una empresa perteneciente al Estado no afectan a los empleados; los sueldos de estos son siempre los mismos. Esos perjuicios pueden afectar talvez al honor o delicadeza del empleado, pero el hábito, el único empeño o preocupacion del empleado público consiste en seguir la rutina i procurar pasar el dia lo mejor posible, con el menor trabajo posible.

Lo que he dicho de la libertad de obrar i del interes personal lo digo de la responsabilidad. ¿Quién responde directamente de la mala administracion de una empresa fiscal? Nadie. Los perjuicios por deterioro de los materiales, por la mala construccion de las obras o por accidentes ¿quién los paga? Nadie. Los bienes del Estado son considerados como bienes mostrencos, en los que cualquiera puede entrar a saco.

Es curioso lo que pasa en nuestros ferrocarriles en materia de responsabilidad. En otros paises la primera condicion del acarreo es que se haga en un plazo fijo i bajo la responsabilidad de la administracion de la Empresa. Entre nosotros sucede todo lo contrario: la administracion de los ferrocarriles comienza por decir que no responde de las mercaderías que trasporta ni tampoco del plazo en que ha de hacer su transporte o mas bien, no fija plazo para el transporte.

I esto, que por sí mismo es un daño grave, orijina otro daño aun mas grave, porque sirve de estímulo para el robo de las mercaderías que se embarcan en los ferrocarriles; el empleado que sabe que la Empresa no responde de la carga, no tiene escrúpulos para llevar a cabo las raterías que constantemente sufre el público.

Todo esto, como ántes dije, hace que la cartilla de la Economía Política tenga por axioma que el Estado es un mal administrador de industrias: la libertad para obrar, el interes personal i la responsabilidad inmediata de los administradores, que son los fundamentos de la prosperidad de cualquier negocio o empresa, faltan en la administracion por el Estado.

I este axioma tiene una confirmacion constante en la esperiencia de casi todas las naciones. ¿Cuáles son las líneas férreas mejor administradas en Francia? Las seis grandes líneas que están en poder de arrendatarios. Los ferrocarriles que van de Paris a Marsella, a Lyon, a Burdeos, a Francfort, i otros puntos, son un modelo en cuanto a su administracion.

Es un hecho reconocido por todos los que han estudiado estas materias que las líneas férreas que están en manos de arrendatarios, son las mejor administradas.

A este propósito, ha venido a confirmarme en mis convicciones una conferencia dada hace poco en el Instituto de Ingenieros por uno de nuestros mas distinguidos ingenieros.

Ahí se dice lo siguiente:

«Desde hace tiempo el comercio i las industrias se quejan constantemente del servicio de acarreo, tan deficiente i tan anormal de la red de ferrocarriles del Estado. Esta anomalía de servicio toma los caracteres de alarmante, cuando se lee el momorandum pasado por el señor director de explotacion de la Direccion Jeneral, sobre el acarreo de carbon, publicado en los diarios de Santiago del 22 de mayo; allí se dice: que para servir debidamente con carbon a la Compañía de Gas de Santiago, a la Traccion Eléctrica, a la Fábrica de Vidrios i otras empresas de importancia, se necesita acarrear constantemente mil toneladas diarias, i que para ello la Empresa necesitaria destinar, con este objeto, veinticinco carros esclusivamente, lo que le es imposible; tanto por la falta de material rodante como por las deficiencias de las instalaciones o locales para el carguío.

«Es decir, que un servicio de trenes

directos, con carga segura anual, que son los que dejan mas gananciales a una empresa de acarreos, *no lo puede hacer nuestra administracion*, estando todas nuestras industrias mas o ménos amenazadas por este hecho.

«Esta clase de servicios son envidiados i buscados con preferencia por todas las administraciones, de tal manera que es corriente ver llegar a Paris, Lóndres, Berlin, etc., trenes de mil a dos mil toneladas de carbon. En Estados Unidos corren trenes con dos a tres mil toneladas de carbon; pero para nuestra administracion, hoy por hoy, le es un problema *insoluble* trasportar mil toneladas diarias; es decir, ménos de la carga de un solo tren europeo o americano.»

Sigue estudiando la deficiencia de nuestros ferrocarriles i luego llega al remedio. ¿Cuál seria el remedio para tantos males?

Continúa la conferencia:

«El sistema de la administracion fiscal tiene evidentemente sus ventajas cuando los gobiernos cuidan de tener al frente de esas administraciones un personal idóneo para el servicio de la explotacion técnica, i no se hacen sentir las influencias políticas para el reclutamiento de empleados i diferentes atenciones del ramo. De otro modo, esas administraciones como lo muestra la práctica de todos los países *que las han implantado*, son deficientes i aun dañinas para el buen servicio. Así es que siendo el Estado el que directa o indirectamente *debe construir las líneas férreas*, no debe ser él el administrador directo, sino compañías explotadoras, bajo su vijilancia. La administracion por el Estado ha tenido en todos los países en donde impera, *las mismas críticas*. Se ha puesto en evidencia que sufre perturbaciones mas o ménos profundas, con las fluctuaciones de la política, perturbaciones que van relajando mas i mas los servicios, haciendo perder todo aliciente a los empleados idóneos que son violentamente aventajados por advenedizos, acreedores que cobran favores políticos, o inferior que hace valer méritos electorales.

«Ademas, la práctica tambien ha de

mostrado que la administracion directa por el Estado, es la *ménos económica posible*, por consiguiente, en mas de una ocasion, las administraciones por compañías arrendatarias dan mas facilidades i menores tarifas al público.

«Para no estenderme demasiado sobre estepunto, en el cual están de acuerdo los hombres mas notables de las administraciones europeas, me bastará citar las opiniones del distinguido estadista italiano señor Zanardelli que el 15 de febrero de 1906, en las Cámaras italianas, refiriéndose a si deben o nó seguirse explotando por el Estado las líneas férreas, decia:

«Yo no he cambiado de opinion; pero me encuentro en condiciones que hacen para mí ménos favorable las circunstancias actuales; pues en 1876 tenia la satisfaccion de ver que toda la izquierda era unánime en querer conmigo la explotacion por la industria privada.

«He sido siempre, i soi todavía, favorable a la explotacion privada, con una predileccion i una preferencia, como lo han observado mui bien los señores Pautano, Guicciardini, Brunicardi i Carmini, por la explotacion pura i simple, es decir, por el sistema de las concesiones». «Son ellas las que ponen mas en juego las *iniciativas, responsabilidades i fuerzas activas de los individuos i de las sociedades*; de esas sociedades contra las cuales no he tenido ningun prejuicio, de esas sociedades que, si han crecido i han llegado a ser gigantes en otros países, han tenido su origen en Italia....»

Continuando su discurso, el señor Zanardelli pasa en revista los países que han adoptado la explotacion por el Estado, i dice:

«Comenzaré por la Bélgica, porque teniendo este país una organizacion parlamentaria semejante a la nuestra, es de suponer que los efectos de la explotacion por el Estado serian lo mismo que entre nosotros. Me atengo a los datos oficiales. Los resultados financieros de la explotacion belga *son deplorables*. En 1900, el déficit ha sido de tres millones, i de seis millones en 1901, justamente en el mo-

mento en que las entradas de la explotacion pasaron de treinta i seis mil francos por kilómetro a cincuenta mil francos.

«Esto viene *del enorme aumento de los gastos de explotacion* que cifra por cuarenta i dos por ciento. Los gastos han sido, últimamente, en la red del Estado, de cincuenta i ocho sesenta i siete por ciento mientras que las compañías belgas, en ese mismo año, haciendo mejores servicios *solo tuvieron cuarenta i nueve por ciento de gastos.*»

«A nosotros nos pasa un caso enteramente semejante; es tal el aumento jeneral de los gastos de explotacion, que las redes del Estado han dejado justamente pérdidas cuando su tráfico ha aumentado i, por consiguiente, cuando debian asegurar mas sus ganaciales».

«I para que veamos que *en todas partes pasan los mismos abusos*, el señor Zanardelli sigue diciendo, refiriéndose al servicio de explotacion de los ferrocarriles del Estado belga, algo que tambien es aplicable a nosotros. «La principal causa de este estado de cosas es el Parlamento; a cada instante reclama mejoras en los servicios, *creacion de nuevas estaciones, tarifas favor, sin contar las reclamaciones en favor de los empleados i obreros que han costado ya diez millones.*

«I esto es un mal debido a la explotacion del Estado, porque el dinero de todos, parece no ser el dinero de nadie.»

«Creo que no se puede hablar con mas claridad, i que, desgraciadamente, lo que el Ministro italiano reconoce en la administracion de los ferrocarriles del Estado belga, por la intromision indebida de tarifas de favor de reclamaciones de los miembros del Parlamento en favor de empleados u obreros, podemos aplicarlo a nuestra administracion, sin equivocarnos de que es esa una de las grandes causas que obliga a tener un número excesivo de empleados i no siempre de los mas idóneos.

«Oigamos ahora la opinion de M. Loubet, el ex-Presidente de Francia; en mayo de 1903 decia lo siguiente: «Agradezco a la Compañía del Oeste Aljeriano, haber recordado mi paso por el Ministe-

rio de Trabajos Públicos. Una sola vez he sentido dejar el poder: el día que salí del Ministerio: i no puedo ocultaros, mis simpatías han estado siempre por la *esplotacion privada de los ferrocarriles* i ellas no han cambiado jamas. Leí recientemente la obra de un escritor militar, el cual esponiendo el estado de la cuestion de los ferrocarriles en los países europeos, afirma que el réjimen de la esplotacion por el Estado *esta reprobada en los países mismos que lo habian adoptado*; que la esperiencia nos ilustre.

«Este estudio concienzudo me ha confirmado mas las ideas que he sostenido siempre i a las cuales he permanecido fiel».

«I ciertamente, a la hora actual, en que aun en Francia se ha promovido la cuestion del rescate de las líneas férreas, no se podia oír una palabra mas autorizada que la del Presidente Loubet, que declaraba francamente que haria el rescate, *pero que prefiere que la esplotacion se haga por compañías privadas*.

«Es realmente mui difícil suponer que con la administracion del Estado, se pueda administrarsin la intervencion política gubernativa. Esta idea no ha existido en ninguno de los países como la Alemania, Bélgica, Hungría, Francia, Italia, etc., que tienen administraciones de líneas férreas por el Estado; pero se ensayó en Suiza, donde se quiso formar *una administracion autónoma*, como la que sueñan algunos de nosotros; en la práctica esta administracion autónoma suiza fracasó. I si fracasó en Suiza la *República modelo* ¿cómo pensar en implantarla entre nosotros?»

Estas son las ideas que se consideran como un desatino por los que creen que no se puede ir al arrendamiento, que eso es un despropósito. Continúe la administracion por el Estado, es decir, continúe el desórden, el despilfarro, la mala administracion.

No piensa así el ilustrado conferencista del Instituto de Ingenieros, el cual, despues de hacer la esposicion a que he dado lectura, porque la considero de capi-

tal interes paranosotros, llega a la siguiente conclusion:

«Luego, si nosotros estamos palpando lo mismo que han palpado todos los países mas aventajados que el nuestro, que la administracion de los ferrocarriles por el Estado, es lo mas deficiente, ¿para qué continuar en ese camino i no reaccionar francamente buscando el réjimen de las compañías arrendatarias, que en todas partes ha dado el mejor resultado?»

«Creo, señores, que será el verdadero remedio de la situacion actual, por las razones siguientes: . . . »

El señor Santa María espone, en seguida, las ventajas del arrendamiento i las condiciones en que podria hacerse entre nosotros.

Lo que pasa con los ferrocarriles belgas, italianos, franceses, etc, pasa igualmente con los ferrocarriles americanos.

Acabo de leer una obra reciente de Mr. Leroy Beaulieu, sobre las industrias americanas. En ella he encontrado un estudio bastante concienzudo de los ferrocarriles americanos. Como se sabe, señor Presidente, casi todos estos ferrocarriles han sido construidos por particulares i son administrados por compañías arrendatarias privadas. Solo mui pocas líneas son administradas o construidas por cuenta del Estado. Leroy Beaulieu dice de ellas:

«Casi todas construidas por la iniciativa privada, pero todas administradas por compañías particulares, ninguna por los Estados. Como la accion privada no está entrabada por ninguna reglamentacion molesta, siendo los particulares libres para hacer todos los ensayos que les parezcan útiles, progresan de una manera admirable e introducen cada día mejoras de todas clases que aprovecha el resto del mundo.

«La prosperidad de la red americana, como la excelencia de su servicio es admirable, i si se quiere buscar modelos de esplotacion de ferrocarriles, conviene imitar la administracion privada de los americanos i no la esterilizante esplotacion del Estado».

Este es el resultado a que arriba el autor citado.

No están, pues, tan fuera de camino los que desean siquiera que se estudie esta materia, siquiera que se ensaye, si no en toda la República, por lo ménos en algunas líneas, el sistema del arrendamiento.

Esta excelente administracion de las compañías constructoras o arrendatarias de las redes americanas es lo que ha traído la prosperidad asombrosa de los ferrocarriles de los Estados Unidos.

Tengo a la vista el informe que en 1902 publicó la «Interstate Commerce Commission» de los Estados Unidos, órgano oficial que se confía la vijilancia mui insignificante o débil de la explotación de los ferrocarriles americanos.

Segun ese informe, la estension de las líneas americanas era en 30 de junio de 1902, de 202,472 millas o sea 325,777 kilómetros, lo que equivale al 40% de la estension de las líneas del mundo entero, que era, mas o ménos de 760,000 kilómetros.

¿Por qué hai en ese pais una estension tan enorme de líneas férreas? ¿Cómo es que allá los particulares, los comerciantes, los industriales han acometido la construcción de líneas de que no se habria hecho cargo ningun Gobierno? ¿Cómo es que han podido construirse las seis líneas interoceánicas, desde la primera que se construyó de Nueva York a San Francisco?

Esas construcciones se han emprendido porque aquellas líneas dejan provechos singulares, porque léjos de dejar pérdidas como aquí, dejan cuantiosas ganancias. Allá se trata de empresas prósperas i fructíferas, i no de empresas ruinosas que entre nosotros son servicios públicos, que son una verdadera calamidad.

Es precisamente la prosperidad de esas líneas lo que multiplica las redes ferroviarias norte-americanas.

Es curioso ver el desarrollo de esas líneas.

En 1830 se construyeron los primeros 37 kilómetros.

Las cifras siguientes muestran el desarrollo de los ferrocarriles americanos desde su oríjen, en 30 de junio de cada año:

1830. . .	37	kilómetros
1840. . .	4,500	"
1850. . .	16,000	" (mas que Francia e Inglaterra juntas).
1860. . .	49,000	kilómetros (mas que la Europa entera).
1870. . .	85,000	kilómetros
1880. . .	150,000	"
1899. . .	268,000	"
1900. . .	311,000	"
1901. . .	317,000	"
1902. . .	325,777	" casi la mitad de las líneas del mundo entero.

Estos son los resultados que dan los ferrocarriles administrados por particulares, o por empresas privadas.

Vése, pues, que ciencia i esperiencia prueban que la administracion particular es infinitamente mejor que la del Estado, i que no es un despropósito pensar en ella.

Es que aquí en Chile todo se quiere hacer por mano del Estado, i de ahí nace para el Estado la responsabilidad de todo; si llueve o si no llueve, el Gobierno tiene la culpa.

Estos gobiernos-Providencia son una calamidad; coartan o atajan toda iniciativa privada, aun en materia de ferrocarriles.

¿Es que acaso falta la iniciativa para construir ferrocarriles? Nó, señor Presidente, ni los capitales tampoco.

Soi testigo de varios casos, i voi a referir uno.

Habia no léjos de Santiago un camino fatal, lleno de pantanos, en los que diariamente perecian ahogados los viajeros. Un propietario progresista intentó hacer un ferrocarril para el servicio público i



para el suyo particular. Pero tenia que usar cerca de media cuádra de un terreno ajeno.

El dueño tuvo el capricho de no querer venderlo, ni arrendarlo ni cederlo.

Entónces aquel buen vecino, hombre industrioso i decidido, se presentó al Senado, pidiendo la espropiacion de aquel retazo de terreno.

El Senado se la negó, i el ferrocarril quedó sin construirse, hasta que un buen dia a aquel vecino caprichoso se le ocurrió ceder su terreno i la línea pudo ser construida.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Me permito advertir a Su Señoría que ha llegado la hora de proceder a la eleccion de miembros de la Comision Conservadora.

Quedará Su Señoría con la palabra.

El señor SANCHEZ MASENLLI.—Yo pediria la palabra, señor Presidente. Es para decir mui pocas, me limitaré a fundar un proyecto de acuerdo que voi a pasar a la Mesa.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Ha pasado ya la hora, señor Senador.

Se suspende por un momento la sesion, para que los señores Senadores se pongan de acuerdo sobre la eleccion de Comision Conservadora.

## SEGUNDA HORA

### Comision Conservadora

El señor SANFUENTES (Presidente).—Continúa la sesion.

Corresponde elegir los miembros que, por parte del Senado, deben componer la Comision Conservadora.

*El escrutinio dió el siguiente resultado:*

Por el señor Mac Iver.....	42	votos
Por el señor Sanfuentes.....	26	"
Por el señor Cifuentes.....	25	"
Por el señor Balmaceda.....	25	"
Por el señor Puga Borne.....	25	"
Por el señor Tocornal.....	25	"
Por el señor Reyes.....	21	"

### Emision Fiscal

El señor SANFUENTES (Presidente).—Quedan, en consecuencia, elejidos miembros de la Comision Conservadora los siete señores Senadores nombrados.

El señor SECRETARIO.—El señor Sánchez Masenlli ha pasado a la Mesa el siguiente 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.»

El señor SANFUENTES (Presidente).—¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

El señor MAC IVER.—¿I qué vamos a discutir? Ya es la hora, señor Presidente.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Quedará entónces el proyecto de acuerdo para la próxima sesion.

El señor SANCHEZ MASENLLI.—Este negocio ha sido ya ampliamente discutido i conviene tratarlo desde luego para evitar al pais los males consiguientes a la falta de circulante.

El señor MAC IVER.—Pido que se deje la discusion de este proyecto para la sesion próxima.

El señor PUGA BORNE.—Las indicaciones por escrito deben ser formuladas en primera hora. Si se presentan despues de los incidentes, no pueden ellas ser discutidas sino con acuerdo unánime, i así lo dispone el Reglamento.

Es peligroso aceptar indicaciones de que sólo se tiene conocimiento en el momento en que deben ser votadas

El señor SANFUENTES (Presidente).—El honorable Senador por Valdivia puede presentar su proyecto de acuerdo en la sesion próxima.

Se suspende la sesion.

*Se suspendió la sesion.*



TERCERA HORA

**Concesiones para construir ferrocarriles en el norte**

El señor SANFUENTES (Presidente).—Continúa la sesión.

El señor BALMACEDA.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Quedó con ella el señor Mac Iver en la sesión anterior.

El señor MAC IVER.—No tengo inconveniente para ceder la palabra al honorable Senador por Tarapacá.

El señor BALMACEDA.—Después de agradecer la benevolencia del señor Senador por Atacama, voy a procurar ser tan breve como sea posible en la exposición que me propongo hacer de ciertos puntos que se relacionan con las concesiones hechas en la provincia de Antofagasta i que son las que han dado márgen al proyecto de acuerdo aprobado por el Honorable Senado en la sesión anterior, pronunciándose por la suspensión del remate de los terrenos de Mejillones.

Comenzaré, señor Presidente, por manifestar la complacencia que he experimentado al ver en los diarios el aviso de que el Gobierno ha resuelto suspender hasta nueva oportunidad el remate de esos terrenos.

El proyecto de acuerdo aprobado por el Honorable Senado ha sido conveniente i necesario, por cuanto no es la primera vez que se han hecho en esta Cámara declaraciones o promesas ministeriales que han sido después absolutamente olvidadas por los señores Ministros. I cuando se advierte que los actuales señores Ministros habrán de ser reemplazados muy en breve, es natural pensar que el voto del Senado viene a dejar establecido que no se podrá seguir sin su conocimiento un estado de cosas que la Cámara ha estimado contrario a los intereses públicos. Bajo este punto de vista, el acuerdo tomado es de suma importancia. Otras ocasiones ha ocurrido que los señores Ministros han hecho promesas análogas ante el Honorable Senado, promesas que después no han sido cumplidas.

Recuerdo que un Ministro de Hacienda declaró en el Senado, tratándose algunos años ha de la esportación del guano sin pago alguno de regalía, que no se permitiría la esportación de un solo cargamento de guano sin la correspondiente autorización legislativa. Sin embargo, poco después cayó el Ministerio i el nuevo Ministro de Hacienda, no obstante la enojosa contraversia a que había dado lugar en el Senado ese asunto, i de las promesas estampadas en el acta i en nuestros boletines, autorizó nuevas i valiosas esportaciones de ese artículo, sobre la base gratuita de las concesiones para la agricultura nacional.

Tratándose de concesiones territoriales, algunos señores Ministros han hecho análogas promesas en numerosas ocasiones. Muchos prometieron que no se harían concesiones de ningún jenero sin acuerdo del Congreso, i, no obstante sus promesas i hasta decretos para impedir las, otros Ministros que les sucedieron no respetaron promesas ni decretos para otorgar nuevas concesiones igualmente inconvenientes i contrarias al interés público.

Esto por lo que hace al proyecto de acuerdo aprobado por el Senado sobre suspensión del remate de los sitios de Mejillones.

La cuestión que ha desarrollado con tanta lucidez el honorable Senador por Atacama es, a mi juicio, de la mayor importancia.

Yo había pedido algunos antecedentes que hubieran permitido al Senado formar un concepto claro i que le permitieran abarcar esta importantísima cuestión en todas sus diversas facetas, porque a la venta o remate de los terrenos para la futura población de Mejillones está ligada la cuestión del ferrocarril, o sea la del odioso monopolio existente en el porteo del salitre i de las mercaderías.

Desgraciadamente, esos antecedentes no se han remitido por el señor Ministro, talvez a causa de otras preocupaciones muy naturales en los días calamitosos que hemos pasado.

Tengo, sin embargo, algunas copias de

documentos que me permitirán avanzar algunas ideas en la materia de que se trata.

Entre los documentos que en el día de hoy ha puesto en mis manos el señor Ministro de Hacienda, encuentro un índice de las solicitudes o jestioniones hechas ante el Gobierno en cuanto a permisos i concesiones ferrocarrileras en la provincia de Antofagasta, que no solo se rozan, sino que están estrechamente ligadas a la venta de terrenos en la poblacion en proyecto de Mejillones.

Comprenderá la Cámara que cuando se han pedido todos los antecedentes del negocio i de las concesiones que con él se relacionan i se nos trae solo el índice de éstas i de las resoluciones administrativas que han orijinado, me encuentro casi imposibilitado para fundar opiniones sobre el índice. Los documentos acompañados se refieren solo a los terrenos de Mejillones; pero como éstos son destinados al ferrocarril i a efecto de redondear el monopolio de la Compañía Inglesa, habria deseado conocerlos, pues solo me llegan en este momento.

Daré lectura, sin embargo, a dos cablegramas que los encabezan i a que atribuyo particular interes en este debate.

Dicen como sigue:

«Octubre 11, a las 12½ P. M.—Señor Harry Usher.—Antofagasta.

Convenido no exigir tarifas diferenciales; pero necesitando el Ministro justificar preferencia a ustedes, pido, en cambio, cualquiera cosa, e insinuar las siguientes:

1.º Seguridad precio agua para el público, será mínimo que en Antofagasta.

2.º Ofrecer agua gratis para consumo Escuadra i hospital; i

3.º Compromiso construir edificio para Aduana, con costo de veinte mil pesos a lo ménos.

Para defensa de ustedes aquí necesito saber su detalle, artículos gravados hoy con tarifa inferior a la autorizada por lei del 84.

Conteste por cable, indicándome cualquiera otra cosa que a usted le ocurra;

pues decreto queda en borrador esperando su respuesta.

Se impondrá *obligacion de vender línea al Estado* a justa tasacion. — *Dávila Baeza.*»

La contestacion fué la siguiente:

«Antofagasta, 11 octubre 1904.—(A las 8.45 P. M.)

Dávila Baeza.—Su telegrama hoy, no podemos aceptar obligacion vender línea al Estado; concesion debe ser igual a la de 1884. Construiremos edificio para aduana con costo máximo veinticinco mil pesos; proveeremos agua gratis para consumo escuadra i hospital de beneficencia. Como no hai agua i Polapi i Polpana bastarán apénas para consumo línea actual i Antofagasta, será cuestion llevarla con cañería a gran costo de otro punto, o condensarla; por consiguiente, no podríamos garantizar precio tan bajo como un peso cuarenta centavos metro cúbico, que es precio aquí i mucho mas bajo que Tarapacá i Taltal. Agua condensada costaria dos pesos cincuenta centavos oro por metro cúbico.

Puesto que tenemos concesion línea, *que vale*, no hai necesidad justificar, etc., etc.—*Usher.*»

Lo demas de ese cablegrama se refiere a las tarifas de fletes. Otro del mismo señor, al día siguiente, se refiere al mismo asunto i anuncia que el señor Pinkas viene en viaje a Santiago.

Esas comunicaciones que aisladamente no tienen importancia, contribuyen a manifestar las condiciones de existencia del monopolio que ejerce de hecho la Compañía, como veremos mas adelante.

En 1884, cuando veníamos saliendo del atolladero de complicaciones internacionales que nos suscitó la guerra con el Perú i Bolivia, cuando nuestras arcas exhaustas i los recursos del salitre no nos permitian emprender una línea férrea propia en la rejion de Antofagasta, se hizo a la Compañía de Salitres una concesion para prolongar su línea férrea a Bolivia.

Las cláusulas principales de esa privilegiada concesion decian:

«No se permitirá, por el término de veinte años, la construcción de otro ferrocarril que transite por territorio chileno para entrar a Bolivia, si en alguna parte de su trayecto se acerca a una distancia menor de 65 kilómetros de la vía principal del ferrocarril de la Compañía.

El Gobierno de Chile podrá hacer construir un ferrocarril que, partiendo del puerto de Mejillones, pueda empalmar con el de la Compañía, como podrá construir o autorizar la construcción de otras vías a cualquiera distancia de la línea principal, siempre que ellas no lleguen a la línea divisoria entre Chile i Bolivia.»

Se ve, pues, que el Gobierno de Chile, previendo ya el desarrollo futuro de la provincia de Antofagasta, se reservaba la habilitación del puerto de Mejillones i la construcción de una línea propia que, partiendo de ese punto, empalmaría con el ferrocarril de la Compañía. No obstante el privilegio, se reservó igualmente hacer otras líneas o autorizarlas, siempre que no invadieran la zona privilegiada, estableciendo con ello que no entraba en su mente que ese ferrocarril podría convertirse alguna vez en un monopolio del porteo del salitre en la provincia.

El Gobierno de Chile garantizaba el seis por ciento sobre el capital que se invirtiera en la vía, estimándose éste en tres millones cuatrocientos setenta i dos mil pesos, i por espacio de veinte años, en moneda de treinta i ocho peniques por peso.

Para el solo efecto de pagar la garantía se estimó en catorce mil pesos el kilómetro de vía, i en veintiun mil pesos cada kilómetro que excediera de ciento cincuenta i dos.

El artículo 8.º de la concesión, dice:

«Las tarifas de pasajes i fletes serán fijadas con acuerdo del Presidente de la República; pero no podrá exigirse a la Compañía que las primeras sean inferiores, en proporción a las distancias, a las que actualmente rijen en el ferrocarril de Santiago a Valparaíso, ni que las segundas bajen de medio centavo el kilómetro por quintal métrico de bajada, o de un centavo por quintal métrico de subida.»

El señor MAC IVER.—Permitame el señor Senador aclarar un poco este asunto.

Esta concesión fué hecha al ferrocarril de Antofagasta i ella nació de la lei del impuesto al salitre.

Segun convenio de Bolivia con la Compañía del Ferrocarril de Antofagasta, ésta quedó exenta de pagar derechos de importación i esportación sobre sus artículos.

Llegamos nosotros a ocupar el litoral boliviano i se dictó la lei sobre impuesto salitrero. No era posible esceptuar de él a Antofagasta, i se hizo gravar el impuesto del salitre sobre la compañía de Antofagasta, o mejor dicho, sobre todo el territorio chileno.

Se sentía que en aquello había un poco de injusticia i se tuvo la idea de un arreglo posterior; pero entre tanto, se resolvió darle a esa compañía la garantía i el privilegio para la prolongación de su ferrocarril. A esto obedece que la garantía i privilegio que se otorgaron a esta compañía fueran muy beneficiosos para ella, porque se consideraba que eran una especie de compensación por el impuesto del salitre.

Agradezco al honorable Senador que me haya permitido esta observación, a fin de que se tenga presente a qué obedece esa lei.

El señor BALMACEDA.—Agradezco la interrupción del honorable Senador.

Diré, por mi parte, que la compañía de salitres de Antofagasta había construido el ferrocarril al interior, el cual llegaba hasta su salar de beneficio del caliche. Pero la compañía de Huanchaca, habiendo adquirido por la suma de un millón quinientos mil pesos la mitad de ese ferrocarril, i formado con la de salitres una asociación para continuarlo hasta Bolivia, con acuerdo a la concesión a que me refiero, se encargó de emprender la obra.

La compañía de salitres no pudo cumplir su compromiso de aportar el cincuenta por ciento de los capitales necesarios para ejecutarla, i le fué menester vender a la Compañía Huanchaca la parte que le restaba en la suma de tres millones de pesos, resultando de este modo la Com-

pañía de Huanchaca, cesionaria del ferrocarril de Antofagasta a Bolivia i dueño único de esa empresa.

La Compañía de Huanchaca vendió en seguida, a la actual Compañía Inglesa, el ferrocarril i la concesion, corriendo a cargo de la Compañía de Huanchaca llevar adelante la obra i continuar en posesion del ferrocarril como arrendatario de la Compañía Inglesa.

La inversion efectiva de capitales que se hizo en el ferrocarril de la Compañía de Salitres fué de cuatro i medio millones.

En la construccion del ferrocarril de Pampa Alta al interior hasta Uyuni, la inversion fué aproximadamente de quince millones de pesos de treinta i ocho peniques. El gasto posterior de prolongacion de ese ferrocarril de Uyuni a Oruro fué de setecientos cincuenta mil libras esterlinas.

En el trascurso de los años se han desarrollado de tal manera los negocios i la produccion industrial del territorio de Antofagasta, se ha aumentado tan considerablemente la produccion minera de Bolivia, que ya en 1892 venia haciéndose enteramente insuficiente el puerto de Antofagasta como puerto de carguío. A este respecto, muchas veces habia tenido yo ocasion de manifestar que no era aceptable que viviéramos entregados a la política centralista i un poco bizantina, a favor de la cual botábamos o derrochábamos los dineros que nos producian las provincias del norte para satisfacer el hambre insaciable de recursos fiscales de las provincias del sur, sin que nos acordáramos jamas de atender las necesidades mas elementales que se hacian sentir en la rejion salitrera. Así, no dando oido a esas observaciones i predicando en desierto, iban llegando dias que debian ser amargos para la industria de Antofagasta, estrechada por el monopolio ferrocarrilero, por la falta de puerto i por las dificultades para el embarque. Ibamos deteniendo el progreso de aquella rejion i preparando la situacion calamitosa creada a la industria de esa provincia.

Esta situacion es la que obligó a algu-

nos industriales a buscar en sus propios recursos, en su propia iniciativa, ya que no conocian la iniciativa del Estado, el medio de remediarla.

Un distinguido industrial, excepcionalmente conocedor de los negocios de Antofagasta i a quien no conozco siquiera, el señor Pinkas, que habia dirigido con acierto la administracion del ferrocarril de que era arrendataria la Empresa de Huanchaca, se presentó al Gobierno, con fecha 10 de marzo de 1904, haciendo presente el estado i la situacion alarmante en que se encontraban los negocios industriales de la provincia de Antofagasta, las dificultades del acarreo, la insuficiencia del muelle, que no admitia un embarque superior a doscientas cincuenta toneladas; dificultades todas que orijinaban perjuicios a los particulares i pérdidas considerables para el Fisco.

Hacia presente el señor Pinkas la necesidad imperiosa que habia de construir nuevas líneas férreas i de habilitar el puerto de Mejillones.

Despues de espresar en diversos pasajes de su solicitud, cuya copia tengo a la vista, aunque ella no figura entre los documentos que he solicitado, distintas consideraciones, manifestaba que sin doblarse las condiciones de acarreo de la vía férrea, los industriales se habrian de encontrar en las mayores dificultades para poder hacer el transporte, embarque i desembarque de las mercaderías.

Con este motivo, solicitaba *permiso* para construir un ferrocarril del puerto de Mejillones hácia algun punto del interior, distante mas o ménos unos setenta kilómetros, donde debia empalmar entre el kilómetro treinta i cinco i el kilómetro sesenta de la vía a Bolivia, para continuar de ahí, bifurcándose, con un ramal a la rejion del Boquete i Aguas Blancas i con otro ramal, paralelo a la línea del ferrocarril hácia el norte, que debia llegar hasta Sierra Gorda.

Ese ferrocarril estaba destinado a hacer el acarreo de la produccion del salitre de una importantísima rejion salitrera como es la rejion del Boquete i Aguas Blancas

en el sur i de otra rica rejion hácia el norte, donde se instalan nuevas oficinas.

El señor Pinkas pide autorizacion para construir i esplotar un ferrocarril de dos i medio piés de trocha que, partiendo de un punto adecuado de Mejillones se dirijiria por el antiguo trazo del ferrocarril de Mejillones a Mantos Blancos, donde se bifurcaria en las dos ramas: uno con direccion a Sierra Gorda i el otro al Boquete, con derecho a empalmar en el kilómetro treinta i cinco al sesenta del ferrocarril de Antofagasta a Bolivia.

Pide mas adelante, el uso i goce de los terrenos necesarios para la construccion de un muelle i malecones en el puerto de Mejillones, segun plano que acompaña.

En cambio de esta concesion, de este permiso—nótelo bien la Cámara—de este permiso, se obliga a presentar los planos i presupuestos de las obras a la aprobacion del Gobierno, dentro del termino de seis meses a contar desde la fecha en que se otorgara el permiso solicitado, e igualmente, a dar comienzo a la construccion del ferrocarril a los tres meses de la aprobacion de los planos, i a concluir, sin interrupcion, dentro del plazo de un año, toda la línea, salvo fuerza mayor.

El muelle seria de condiciones de poder atracar a él los buques de alto bordo, i su construccion se principiaria i terminaria a la vez que la via.

Por último, se obliga a someter a la aprobacion del Gobierno la tarifa de transporte para los salitres, caliche, carbon i materiales de construccion i para los productos mineros. Esta tarifa tendria por base el cobro en moneda de oro chileno con rebaja del veinte por ciento sobre las tarifas *mínimas* autorizadas por la lei de concesion del ferrocarril de Antofagasta, que, como lo he manifestado, era de medio centavo por kilómetro de bajada i de un centavo por kilómetro de subida.

Se sometia en todo a la lejislacion del pais en materia de ferrocarriles i se obligaba a valizar e iluminar el puerto segun las prescripciones del Gobierno,

previo informe de la Direccion del Territorio Marítimo respectiva.

Singular cosa, señor Presidente, bien extraordinaria por cierto: casi al mismo tiempo de haber presentado esta solicitud el señor Pinkas al Presidente de la República, se presentaba al Intendente de Antofagasta haciendo valer las mismas razones el señor Samuel C. Greene, empleado de la Compañía Inglesa de Ferrocarriles i lo hacia casi en los propios términos que el señor Pinkas, en la jeneralidad de sus proposiciones en que coincidian.

Probablemente seria por esa universalidad de criterio para juzgar de las necesidades que se trataba de satisfacer; pero es lo cierto que el señor Greene, elevaba su presentacion al Intendente con fecha 23 de febrero de 1904 en las siguientes condiciones:

La línea uniria el puerto de Mejillones con las salitreras de Aguas Blancas i el Boquete, pasando entre las estaciones de Portezuelo i Cerrillos La trocha seria de setenta i cinco centímetros.

Presentaria al Gobierno *los preliminares* del trazado en el plazo de seis meses desde la concesion, i planos definitivos a los dieziocho meses.

*Iniciaria* trabajos del ferrocarril en el término de un año despues de aprobados los planos.

La tarifa para el transporte de carga i pasajeros se fijaria de acuerdo con el Gobierno; pero en ningun caso seria inferior para la carga a *tres cuartos de centavo de dieziocho* peniques por quintal métrico por kilómetro de subida i de *medio centavo* por kilómetro de bajada.

Se presentaba esta solicitud al Intendente en Antofagasta, quince dias ántes que la del señor Pinkas en Santiago, i es curioso i útil observar que presentada ésta con fecha 10 de marzo de 1904 fuera informada por el Intendente con fecha 4 del mismo mes, conjuntamente con la del señor Greene de fecha 23 de febrero del mismo año.

Quizas esto explicaria su semejanza i

que el señor Fierro conociera la del señor Pinkas ántes de que se presentara en Santiago.

El señor Intendente, afirmando que eran efectivas todas las consideraciones que se hacian valer para establecer la importancia i la necesidad de construir esos ferrocarriles i pronunciándose sobre ámbas solicitudes decia:

«Tengo el honor de elevar a la consideracion de US. las dos solicitudes adjuntas, de don Julio Pinkas, ingeniero e industrial del Departamento, una; i de don Samuel C. Greene, la otra, en las cuales solicitan el permiso necesario para construir una línea de ferrocarril que partiendo del puerto de Mejillones—actualmente abandonado—sirva para el movimiento de carga i pasajeros con los centros salitrosos e industriales en jeneral, del departamento de Antofagasta.»

«Las dos solicitudes presentadas, dice despues, tienden al mismo objeto; i en cuanto a la amplitud de estudios i antecedentes, *es mas atendible la de don Julio Pinkas*; pues en esos estudios se ha consultado tambien una línea que una Antofagasta con Mejillones; por la razon que *una vez habilitado este puerto su comunicacion con Antofagasta será indispensable*».

«Para resolver sobre cada una de ellas, habrá que tomar en consideracion la solvencia de los solicitantes i el mayor o menor tiempo en que se realizará la obra».

Era sin duda del mayor interes la union del puerto de Mejillones con Antofagasta, por medio de una línea férrea. Los intereses creados en una poblacion de treinta mil habitantes i los valores allí radicados son mui dignos de ser tomados en consideracion para resolver la apertura de Mejillones sin hacer la ruina de Antofagasta.

Así lo comprendieron los habitantes de esa ciudad que defendieron sus intereses en numerosas publicaciones hechas en la prensa de la localidad, especialmente en *El Industrial* de Antofagasta.

Sostenian la necesidad de no proceder de ligero en habilitar el puerto de Meji-

llones sin tomar mui en cuenta los intereses allí radicados, los sacrificios de sus pobladores i sus esfuerzos para desarrollar la industria del departamento hasta el pié en que ahora se encuentra.

Enviadas en informe ambas solicitudes al Director de Obras Públicas, este emitió su opinion enteramente favorable a la del señor Pinkas. Para no fatigar la atencion del Senado con una larga relacion, daré lectura solo a algunas de las conclusiones mas importantes del informe del director, que lo era entónces el señor Huet.

«La consideracion de las dos solicitudes a que se refiere el presente informe, permite establecer entre ellas una diferencia fundamental, que estimo indispensable tomar en cuenta.

«El señor Pinkas ofrece someter su tarifa de trasportes a la aprobacion suprema; pero agrega al mismo tiempo, que para el salitre, caliche, carbon, sal o materiales de construccion i productos mineros, ella tendrá como base una rebaja de veinte por ciento sobre las tarifas *mínimas* autorizadas por la lei concesionaria del ferrocarril de Antofagasta a Bolivia.

«El señor Greene propone fijar esa tarifa de acuerdo con el Supremo Gobierno; pero establece que en ningun caso ella será inferior a *medio centavo* por quintal métrico i por kilómetro para la carga de bajada, i de *tres cuartos* de centavo por quintal métrico i por kilómetro para la carga trasportada de Mejillones hácia el interior.

«Para apreciar la diferencia entre ambas proposiciones, debe tenerse presente que segun la letra de la lei concesionaria del ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, no podrá exijirse a la Compañía que esplota esa línea férrea, que acepte tarifas inferiores a *un centavo* en la subida i a *medio centavo* en la bajada por quintal métrico i por kilómetro.

«Por estas diversas consideraciones, concluye, estima el insfrascrito que *la solicitud de concesion del señor Pinkas es mas beneficiosa para los intereses públicos i fiscales que la del señor Greene*.

La construccion del ramal en proyecto de Antofagasta a Mejillones procuraria facilidades nuevas, de modo que la *concesion solicitada no irrogaria perjuicio al primero de aquellos puertos.»*

Era natural que fuera así concebido el informe del señor Huet, porque este caballero, durante su estadía en el país, ha acreditado su competencia i seriedad, i porque, atendiendo a la comparacion de ambas propuestas, no habia que vacilar.

En la propuesta del señor Pinkas la línea debia partir de Mejillones a Mantos Blancos, a las proximidades del kilómetro 60 del ferrocarril de Antofagasta a Bolivia i continuar hasta Sierra Gorda, con un ramal hácia el sur que iria a las salitreras del Boquete i Aguas Blancas.

La construccion del ferrocarril propuesto por el señor Greene se reducía únicamente al ramal del Boquete i al ferrocarril a Mejillones.

El señor Pinkas pedia autorizacion para construir un ferrocarril de Mejillones a Antofagasta, obra de justicia, exigida por todos los habitantes de este último puerto.

El señor Greene no solicitaba lo mismo, dejando a Antofagasta i Mejillones sin comunicacion directa.

El señor Pinkas se obligaba a presentar los planos seis meses despues de concedido el permiso.

El señor Greene solo se obligaba a presentar *estudios preliminares* dentro de seis meses, i los planos dentro de dieciocho meses, contados tambien desde la concesion del permiso.

El señor Pinkas se obligaba a iniciar los trabajos tres meses despues de aprobados los planos, i a terminar la obra en un año.

El señor Greene se comprometia a *iniciar* los trabajos en un año, contado desde la aprobacion de los planos *definitivos*.

El señor Pinkas se obligaba a construir un malecon i un muelle para buques de alto bordo.

El señor Greene no tomaba sobre sí la construccion del malecon ni hacia el muelle.

El señor Pinkas se obligaba a someter a la aprobacion del Gobierno las tarifas de transporte i a fijar la cifra de *medio centavo* por cada quintal de bajada i por kilómetro; i la de *tres cuartos de centavo* por cada quintal de subida, con una rebaja de veinte por ciento sobre el minimum en moneda de dieciocho peniques.

El señor Greene solo contraía el compromiso de fijar las tarifas i fletes de acuerdo con el Gobierno, i con un minimum que es un máximo; pues no podrian ser inferior a *medio centavo* de bajada, i a *tres cuartos de centavo* por cada quintal métrico de subida i por kilómetro.

El señor Pinkas ofrecia alumbrar i vaporizar a Mejillones.

El señor Green nó.

La simple comparacion de ambas propuestas era bastante para dejar establecido lo que espresaba el señor Huet, a saber: que de las dos propuestas presentadas, la mas ventajosa era incuestionablemente la del señor Pinkas.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Como ha llegado la hora, queda Su Señoría con la palabra i se levanta la sesion.

*Se levantó la sesion.*

RAFAEL EGAÑA,  
Jefe de la Redaccion.

