Sesion 19.ª estraordinaria en 28 de Diciembre de 1895

PRESIDENCIA DEL SEÑOR VIDELA

SUMARIO

Se aprueba el acta de la sesion anterior.—Cuenta.—A indicacion del señor Feliú se acuerda celebrar sesiones nocturnas, desde el lúnes, a fin de tratar del proyecto sobre compra de los ferrocarriles de Coquimbo sin perjuicio de la preferencia que dicho proyecto tiene en las seiones diurnas.—El señor Guarello pide se discuta en la primera hora, o a principios de la segunda, un proyecto sobre permuta de terrenos para un ascensor en Valparaiso.—Posteriormente desiste el señor Guarello de su indicacion.—A peticion del señor Robinet se acuerda oficion al señor Ministro de Instruccion Pública a fin de que se sirva remitir las escrituras de compra de terrenos destinados a edificios para escuelas, desde diez años atras.—Continúa el incidente promovido por el señor Risopatron sobre remates de terrenos fiscales en la frontera i usan de la palabra los señores Alfonso i Risopatron.—Se entra a la discusion jeneral del proyecto sobre compra de los ferrocarriles de Coquimbo i usan de la palabra los señores Balmaceda i Subercaseaux.

DOCUMENTOS

Mensaje de S. E. el Presidente de la República con el que propone un proyecto sobre reforma de la lei electoral.

Informe de la Comision de Gobierno, sobre el acuerdo de la Municipalidad de Valparaiso, en que solicita autorizacion para permutar un terreno de dicha corporacion con otro de propiedad de la señora doña Juana Ross, v. de Edwards.

Id. de la de Lejislacion i Justicia sobre el proyecto relativo a inscripciones electorales.

Se leyó i fué aprobada el acta siguiente:

«Sesion 18.ª estraordinaria en 27 de diciembre de 1895.—Presidencia del señor Videla.—Se abrió a las 3 hs. 20 ms. P. M. i asistieron los señores:

Alfonso, Paulino
Balmaceda, Rafael
Bannen, Pedro
Bañados Espinosa, Julio
Bascuñan, Ascanio
Bello Codecido, Emilio
Besa, Cárlos
Boizard, Cárlos
Campino, Eduardo
Concha S., Cárlos
Correa S., Juan de Dios
Corbalan Melgarejo, Ramon
Cruzat, Ricardo
Délano, Alfredo
Díaz Besoain, Joaquin
Edwards, Guillermo
Errázuriz, Ladislao
Errázuriz, Javier
Feliú, Daniel
González E., Nicolas
Guarello, Anjel
Herboso, Francisco J.
Herquiñigo, Aníbal
Ibáñez, Maximiliano
Irarrázaval, Cárlos
Lamas, Alvaro
Lazcano, Agustin
Mac-Iver, David
Mathieu, Beltran
Matte, Claudio
Matte Pérez, Ricardo
Meeks, Roberto
Montt, Pedro
Mundt, Santiago
Ochagavía, Silvestre
Ortúzar, Daniel
Pinto Agüero, Marcial
Pleiteado, Fracisco de P.
Prieto, Manuel A.
Prieto Hurtado, Joaquin
Risopatron, Cárlos V.
Robinet, Cárlos T.
Scotto, Federico
Silva Cruz, Raimundo
Silva Ureta, Ignacio
Silva Vergara, José A
Soto, Manuel Olegario
Subercaseaux, Julio
Tocornal, Juan E.
Urrejola, Gonzalo
Vázquez, Erasmo
Velázquez, José
Velázquez, José Domingo
Verdugo, Agustin
Vergara, Luis A.
Vidal, Francisco A.
Walker Martínez, Joaquin
Yáñez, Eliodoro

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

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

El señor Bañados Espinosa hizo indicacion para discutir en seguida del proyecto sobre jubilacion de empleados de instruccion primaria, el relativo a la compra de los ferrocarriles de Coquimbo.

El señor Walker Martínez modificó la indicacion anterior en el sentido de discutir dicho proyecto desde la sesion siguiente: Fué aprobada en esta forma por asentimiento tácito.

El señor Risopatron continuó haciendo observaciones acerca del decreto relativo a deslindes de hijuelas rematadas por don David Mac-Iver. Usó de la palabra el señor Alfonso.

Por acuerdo unánime se prorogó la primera hora, haciendo uso de la palabra sobre el estado del puente de los Máquis los señores Diaz Besoain i Fernández Albano (Ministro de Obras Públicas).

Entrando en la órden del dia se puso en discusion particular el proyecto sobre jubilacion de empleados de instruccion primaria. Usaron de la palabra los señores Toro, (Ministro de Instruccion Pública), Robinet, Walker Martínez, Silva Cruz, Pleiteado, Guarello i Feliú.

Se formularon las siguientes indicaciones:

Por el señor Toro, (Ministro de Instruccion Pública), para redactar el artículo único del proyecto como sigue:

«Artículo único.—Los empleados de instruccion primaria que hayan servido en este ramo durante mas de treinta años podrán jubilarse con una pension

equivalente al 75 por ciento del sueldo asignado a su empleo.

Serán de abono para los efectos de la jubilacion a que se refiere el inciso precedente, los servicios prestados en escuelas municipales.»

Por el señor Pleiteado para que la frase «en este ramo» se reemplace por esta otra: «en la instruccion pública.»

Por el señor Guarello para que la jubilacion se concediera con el total del sueldo asignado al empleo.

Por el señor Silva Cruz para que el artículo comenzara: «Los empleados docentes i los visitadores de instruccion primaria, etc.»

El artículo se dió por aprobado con un voto en contra en la forma presentada por los señores Toro (Ministro de Instruccion Pública) i Pleiteado.

La indicacion del señor Silva Cruz se desechó por 29 votos contra 17.

La del señor Guarello se desechó por 27 votos contra 20.

El proyecto aprobado dice así:

«Artículo único.—Los empleados de instruccion primaria que hayan servido en la instruccion pública durante mas de treinta años podrán jubilarse con una pension equivalente al 75 por ciento del sueldo asignado a su empleo.

Serán de abono para los efectos de la jubilacion a que se refiere el inciso precedente los servicios prestados en escuelas municipales.»

A indicacion del señor Robinet se acordó tramitarlo sin esperar la aprobacion del acta.

Por acuerdo unánime se pasó a discutir en particular el proyecto sobre permiso para construir un ferrocarril de Talca a Colbun.

Se puso en discusion el artículo 1.°

El señor Yáñez hizo indicacion para agregar la frase: «pudiendo el concesionario prolongarlo hasta los baños de Panimávida.» Usaron de la palabra los señores Walker Martínez i Prieto don Manuel.

El artículo se aprobó por asentimiento tácito con la agregacion propuesta por el señor Yañez.

Se prolongó la sesion por media hora.

En la discusion del artículo 2.° el señor Montt pidió votacion para el inciso *a)*.

Por asentimiento tácito se dió por aprobado el artículo suprimiéndose dicho inciso despues de un debate en que tomaron parte los señores Edwards don Guillermo, Fernández Albano, Hevia Riquelme, Walker Martínez i Yáñez.

Se puso en discusion el artículo 3.°

Usaron de la palabra los señores Hevia, Walker Martínez, Yáñez, Prieto don Manuel i Risopatron.

El señor Hevia hizo indicacion para agregar la frase «i caminos de acceso a éstas.»

Esta indicacion i otra relativa al mismo punto, propuesta primeramente por el señor Ibáñez i en seguida por el señor Prieto don Manuel se dieron por retiradas, siendo aprobado el artículo por asentimiento tácito.

Los artículos 4.°, 5.° i 6.° se aprobaron por asentimiento tácito sin debate.

En el artículo 7.° usaron de la palabra los señores Fernández Albano (Ministro de Obras Públicas), Hévia, Edwards don Guillermo i Montt.

El señor Edwards hizo indicacion para intercalar la palabra *hipotecariamente* en seguida de *afianzar*.

El señor Montt modificó esta indicacion en el sentido de intercalar la frase «con hipoteca o prenda.»

Habiendo llegado la hora, se levantó la sesion.

Eran las 6½ P. M.

Se dió cuenta:

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

«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

La lei de 30 de agosto de 1890 establece en su artículo 47 que en las elecciones populares diversas debe nombrarse una junta receptora para cada seccion del rejistro, i al contemplar en su artículo 69 las modificaciones introducidas en el mecanismo electoral por la instalacion de las nuevas municipalidades reitera esa prescripcion, disponiendo en el inciso 4.° que cuando el rejistro del territorio municipal tuviese mas de una seccion, será servida cada una de ellas por un alcalde i dos rejidores.

La aplicacion de estos principios ofrece inconvenientes insubsanables a que es urjente atender para que puedan efectuarse las elecciones jenerales de un modo regular i que permita a todos los ciudadanos inscritos emitir su sufrajio.

Ateniéndonos al tenor literal del artículo 69 citado, no seria posible en cada territorio municipal formar mas de tres juntas receptoras, pues se establece allí que debe entrar en su composicion a lo ménos un alcalde. Pero suponiendo que se hicieran figurar a todos los municipales, su número será en muchos casos insuficiente para organizar todas las juntas correspondientes a los rejistros del territorio. En Santiago, por ejemplo, en donde existen ciento diezisiete secciones, no habria medio de formar mas de diez juntas con los treinta miembros de su Municipalidad.

En Valparaiso, serian del mismo modo insuficientes los quince municipales que ahí existen para atender a sesenta i siete secciones del rejistro electoral. En Concepcion, solo se dispondria de tres juntas para cuarenta i tres mesas con tres mil novecientos treinta i tres inscritos; en Talca, de igual número de juntas para atender a tres mil ciento cincuenta i un inscritos, distribuidos en veintitres secciones. I no es solo en los municipios urbanos i de gran poblacion donde esto ocurre; en otras rurales i relativamente despoblados se presentan dificultades análogas para atender con solo tres juntas receptoras al despacho de electores que figuran en diez, quince i mas secciones diversas. Podria salvarse esta deficiencia de la lei, estableciéndose que las tres juntas autorizadas por el artículo 69 tengan a su cargo el servicio de todos los rejistros del territorio, pero este procedimiento, ademas de contrariar los propósitos del lejislador, que ha querido designar una junta para cada seccion, tendria el gravísimo inconveniente de hacer mui difícil i talvez imposible en muchos casos la emision del sufrajio para un gran número de los inscritos. Distribuidos los quince mil ciento treinta electores de Santiago entre las tres juntas, que conforme al artículo citado pueden organizarse, corresponderia

a cada uno de ellos recibir el voto de cinco mil cuarenta i tres ciudadanos; i aun formadas diez juntas con todos los municipales, la cifra de electores que debieran ser atendidos por cada una llegaria a mil quinientos trece, número de sufrajios que es imposible se reciban en el espacio de tiempo en que deben emitirse, dados los trámites que la lei exije. Proporciones semejantes i aun mayores se obtienen para otros de los municipios que quedan citados. Para obviar tan graves dificultades, estimo necesario adoptar un temperamento que haga posible practicar las elecciones jenerales que deben presentarse en breve, miéntras se estudia la reforma definitiva que la lei de 1890 reclama en este punto.

Con tal propósito i con el de salvar diversos otros inconvenientes que la esperiencia ha venido manifestando, tengo el honor de someteros, despues de oido el Consejo de Estado, el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.° Las funciones que el título IV de la lei de 20 de agosto de 1890 encomienda a las juntas electorales en la recepcion i escrutinio de sufrajios en las elecciones directas, serán desempeñadas por juntas de cinco electores para cada seccion del rejistro, nombrados en conformidad a la lei número 172, de 15 de enero de 1894, con las siguientes modificaciones:

1.ª Se reemplaza el inciso 1.° del artículo 2.° por el siguiente:

«La designacion de estos cinco electores se hará por la Municipalidad respectiva quince dias ántes del designado para la eleccion, por medio de cédulas firmadas por cada votante i en voto acumulativo, de entre los veinticinco mayores contribuyentes de la respectiva subdelegacion que hayan pagado el impuesto de haberes en el año que inmediatamente preceda a aquel en que tiene lugar la eleccion. La publicacion i envío de listas de contribuyentes ordenada por el mismo artículo 2.° se efectuará quince dias ántes de aquel en que deba hacerse el nombramiento de juntas receptoras.

2.ª Las inscripciones de propiedades raices i las escrituras de arriendo de que trata el artículo 3.°, deberán ser anteriores al 1.° de diciembre del año que precede al de la eleccion.»

3.ª Se reemplaza el artículo 8.° por el siguiente:

«La designacion de los miembros de las juntas receptoras no podrá recaer en miembros del Congreso o de las municipalidades; en empleados fiscales o municipales; en subdelegados, inspectores, jueces de subdelegacion o de distrito en actual ejercicio o que hubieren desempeñado estos cargos dentro de los seis meses que precedan al dia de la eleccion, ni en personas que no estén inscritas en el rejistro de la subdelegacion, que se hallen impedidos para funcionar o que no tengan su residencia en la subdelegacion respectiva, segun lo establecido en el artículo 29 de la lei de elecciones.

»Los intendentes i gobernadores pasarán a las respectivas municipalidades, ántes del dia en que deban nombrarse las juntas receptoras, una nómina de los subdelegados, inspectores, jueces de subdelegacion i de distrito a que se refiere este artículo.»

4.ª Suprímese en el artículo 10 la frase: «i en primer lugar se designarán los locales en que hubieren funcionado las juntas inscriptoras en octubre de 1893.

5.ª La instalacion de las juntas receptoras i la comunicacion de este hecho a los gobernadores i alcaldes, de que tratan los artículos 11 i 13, tendrán lugar ocho dias ántes del de la eleccion.

Se reemplazará, ademas, el último inciso del artículo 13 por el siguiente:

«Ninguna junta receptora podrá funcionar despues del dia designado por la lei para efectuar la eleccion.»

6.ª La obligacion impuesta a las municipalidades por el artículo 15 se cumplirá desde el dia en que deben instalarse las juntas receptoras.

7.ª La publicacion ordenada por el artículo 17 se hará un mes ántes de la eleccion.

Art. 2.° El número de cierros de cartas timbrados con el sello de la alcaldía respectiva a que se refiere el número 4.° del inciso 2.° del artículo 48 de la lei de 20 de agosto de 1890, será igual al número de los electores inscritos en la respectiva seccion del rejistro, i en el momento de ser entregados por el presidente a los electores para su empleo, como lo ordena el inciso 3.° del artículo 54, deberán ser rubricados por dicho presidente i el secretario de la junta, sin lo cual no podrán ser tomados en consideracion al hacerse el escrutinio.

Los presidentes i secretarios de las juntas deberán, dentro de los ocho dias siguientes a la eleccion, devolver los cierros que hubieren quedado sobrantes o inutilizados, acompañando una demostracion del empleo de los que hubieren recibido.

Art. 3.° Suprímese en el inciso 3.° del artículo 61 de la lei de elecciones la frase:

«Aunque se noten supresiones», i sustitúyense en el inciso 4.° del mismo artículo las palabras:

«*No se escrutarán los últimos* que hubieren de exceso.»

Por estas otras:

«No se escrutará ninguno.»

Art. 4.° El acta a que se refiere el artículo 62 de la lei citada deberá levantarse inmediatamente despues de terminado el escrutinio i en el mismo lugar en que hubiere funcionado la junta para la recepcion de sufrajio.

Santiago, 28 de diciembre de 1895. — JORJE MONTT.—*Osvaldo Renjifo.*

2.° Del siguiente informe de la Comision de Gobierno:

«Honorable Cámara:

Vuestra Comision de Gobierno i Relaciones Esteriores ha tomado en consideracion el acuerdo de la Municipalidad de Valparaiso en que solicita autorizacion para permutar un terreno perteneciente a dicha Corporacion con otro de propiedad de la señora doña Juana Ross v. de Edwards.

Esta permuta tiene por objeto permitir la construccion del ascensor del cerro de la Cordillera en las condiciones que la Municipalidad exije, siguiendo la línea que une el pasaje número 3 con la calle del Castillo.

Los terrenos que la Municipalidad adquiere tienen una superficie de setecientos cuarenta i un metros, comprendiendo la parte plana i las laderas i cima del cerro. Han sido avaluados por el director de obras municipales en quince mil seiscientos setenta i dos pesos. La Corporacion cede, por su parte, novecientos sesenta metros cuadrados que se han tasado, por el mismo funcionario, en catorce mil novecientos setenta i seis pesos. Por consiguiente, la permuta impondrá a la Municipalidad un desembolso de seiscientos noventa i seis pesos.

En vista de estas consideraciones, os proponemos el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Se autoriza a la Municipalidad de Valparaiso para permutar con la señora doña Juana Ross, v. de Edwards, los terrenos que en el plano levantado por la Direccion de Obras Municipales de dicha ciudad, bajo la denominacion de «Plano para la ubicacion del ascensor entre el pasaje número 3 i la calle del Castillo», aparecen dentro del color rosa claro, que actualmente hacen parte de una calle sin nombre, en la planicie del cerro llamado de La Cordillera, por los terrenos que en el mismo plano aparecen teñidos de verde, de la espresada señora Edwards, i que la Municipalidad de Valparaiso destinará a la construccion del ascensor a que se refiere el plano citado.

Sala de Comisiones, 21 de diciembre de 1895.—*Luis A. Vergara.—Daniel Feliú.—Cárlos Boizard.—A. Bascuñan S. M.—Joaquin Walker Martínez.*

El señor VIDELA (Presidente).—El honorable Diputado por Ovalle ha pedido la palabra.

El señor FELIU.—¿Me permite Su Señoría un momento?

El señor ALFONSO.—Con el mayor gusto.

El señor FELIU.—Está acordado empezar hoi la discusion del proyecto relativo a los ferrocarriles de Coquimbo, negocio importante i cuya discusion podria talvez demorar algunos dias, i como el plazo que en el contrato se fija espira el 31 del presente, es manifiesta la urjencia de despachar este proyecto, i me permito, en consecuencia, hacer indicacion para celebrar sesion nocturna hoi i en los dias siguientes a fin de ocuparse en el despacho de este asunto.

El señor GUARELLO.—Pende desde hace tiempo de la consideracion de la Cámara una solicitud de la Municipalidad de Valparaiso en que pide autorizacion para permutar un terreno de su propiedad con otro de doña Juana Ross de Edwards, con el objeto de construir un ascensor al cerro de la Cordillera, para reemplazar el que se quemó últimamente.

Acordada esta medida por la Municipalidad fué aprobada por la asamblea de electores; mas, como entre los terrenos que se permutan habia una diferencia de 690 pesos, hubo necesidad de recurrir al Congreso; i a pesar de revestir caracteres de urjencia i de utilidad, no se ha despachado ni siquiera por esta Cámara.

La falta de despacho de esta solicitud infiere perjuicios a la poblacion, pues permanece incomunicado el barrio alto del cerro de la Cordillera con la parte plana de la ciudad, i esto me mueve a pedir a la Cámara que acuerde discutir en la primera hora, si hai tiempo, esta solicitud, o bien al empezar la segunda hora.

El señor ROBINET.—Ruego a la Mesa se sirva oficiar al Ministro de Instruccion Pública para que tenga a bien remitir a la Camara todas las escrituras públicas de compras de terrenos hechas desde diez años atras para local de escuelas.

Siendo Ministro de Instruccion Pública don Federico Errázuriz, descubrió que muchos de esos terrenos continuaban siendo ocupados por sus antiguos dueños, o que éstos percibian los arriendos producidos por esas propiedades.

Con el objeto de procurar que se haga luz al respecto, deseo que se traigan los antecedentes que he indicado.

El señor CONCHA.—Voi a pedir al honorable Diputado por Coquimbo se sirva retirar la indicacion sobre sesiones nocturnas que ha hecho, o bien, a fundar mi voto contrario a ella, si no es retirada.

Yo no desconozco la importancia que tiene el proyecto relativo a los ferrocarriles de Coquimbo, pero por lo mismo creo que un negocio de entidad como ése debe ser tratado sin apresuramiento i con toda detencion, para no esponernos a autorizar una operacion que pueda resultar dañosa para los intereses públicos.

Ha recordado el honorable señor Feliú que el plazo convenido espira el 31 del presente; pero yo creo que la venta de esos ferrocarriles es algo mui grato para la empresa, i que se ha de prestar sin dificultad alguna para prorogar el plazo.

Como ésta era la única razon atendible dada por el honorable Diputado, i como no tiene ella fuerza por el motivo que he indicado, yo negaré mi voto a la indicacion de Su Señoría.

El señor FELIU.—Debo hacer presente que, si me he atrevido a pedir sesiones nocturnas, es porque se trata de un asunto que no solo tiene evidente importancia, sino que se viene estudiando desde ocho años atras, i hacen tambien muchos dias que se viene pidiendo preferencias para él.

Pero por deferencia al honorable Diputado, limito mi indicacion a que las sesiones nocturnas empiecen desde el lúnes proximo.

Si el proyecto no fuera aprobado en la sesion nocturna del lúnes, los que creemos necesario su despacho, perfamos no solo sesiones nocturnas sino sesion permanente.

Por las mismas consideraciones, pediria al honorable señor Guarello se sirviera postergar su indicacion de preferencia hasta despues de despachado este asunto.

El señor GUARELLO.—Está bien; retiro por ahora mi indicacion.

El señor VIDELA (Presidente).—Se dará por retirada, si nadie se opone.

Acordado.

Tiene la palabra el honorable Diputado por Ovalle.

El señor ALFONSO.—Voi a continuar las observaciones, que dejé interrumpidas ayer, sobre la entrega de hijuelas en la frontera a mi honorable colega el señor Mac-Iver, en virtud de un decreto del Ministerio de Colonizacion, que ha sido largamente impugnado en esta Cámara por el honorable Diputado de Nacimiento.

Se ha visto ya que la hijuela 298 debia colindar por el oeste, con la 92, i que su longitud era idéntica a la de ésta, como que ambas colindaban al norte i al sur por unas mismas líneas trazadas del poniente al oriente.

Esta demarcacion precisa de la 298 induce a desestimar categóricamente la suposicion de que pueda haber entre ambas un espacio intermedio, como despues se ha pretendido.

Ahora bien, al comprar el segundo lote, que comprendia la 298 i las 301 i siguientes, el señor Mac Iver compró (no hai sobre esto cuestion alguna) un solo lote, o sea una serie de hijuelas contínuas.

El mismo cróquis de la Inspeccion de Tierras establece la contigüidad de la 298 con la 305.

Seria absurdo, por lo demas, que, fuera del presunto exceso de terrenos entre los dos lotes se pretendiera subdividir el segundo; con lo cual el señor Mac-Iver no habria comprado los lotes juntos, como entendió comprar, sino tres lotes separados, o mas propiamente, dos lotes, i una hijuela, por decirlo así, *guacha.*

A seguir adelante este proceso de desmenuzamiento las hijuelas del señor Mac-Iver se convertirian en polvo.

Ahora bien, si la hijuela 298, que limita por el sur con la prolongacion de la línea meridional de las hijuelas, del primer lote, está ligada por el sur, encadenada indisolublemente con la 305 i ésta con las demas del segundo lote, forzoso es aceptar que la 305 i demas que siguen al oeste colindan con las hijuelas meridionales del primer lote.

Así lo entendió, así debió entenderlo el señor Mac-Iver; así debió entenderlo el Fisco; así sobre todo, i mas que nadie, debió entenderlo el mismo señor Parodi, que hacia la segunda entrega, i que, al hacer la primera, habia establecido *inequívocamente* que las hijuelas 94, 93 i 92 colindaban por el sur con la 301 i siguientes.

Si segun la lójica del señor Parodi, al hacer las dos entregas, los lotes respectivos colindaban, ¿era admisible que, por resistencias del mismo señor, autor de los planos i de las actas de entrega, i a virtud de un cróquis *a posteriori*, i, como dicen los ingleses, *informal*, permitiera el Gobierno, el cual debe ser un contratante sério, que se estorbase el lejítimo cerramiento de las hijuelas del señor Mac-Iver, contra los planos, contra las actas, contra la *lei*, contra la justicia, contra el sentido comun?

¡Lástima grande que el señor Risopatron no conociese las actas de entrega!

Su Señoría nos ha dicho: Si se ha suscitado la dificultad es porque las actas de entrega no deben de resolverla, i ha discurrido sobre la base de que no la resuelven.

Esto era presuponer, sin antecedentes, un fundamento sólido a la dificultad; esto era dar *a priori* la razon al injeniero; esto era negar *a priori* la razon al colega.

Pues, la suposicion de Su Señoría es falsa: las actas resuelven la cuestion; la dificultad es inmotivada; era el colega quien tenia razon.

Quién ménos podia suponer que el límite setentrional asignado a las hijuelas 301, etc., no coincidiese con el límite meridional del primer lote, era el señor Parodi, que ya antes los habia hecho coincidir, i que, habiendo trazado los planos de los dos lotes, habria faltado evidentemente a sus deberes, no trazando el plano de los presuntos terrenos intermedios, i no hijuelándolos para el efecto de proceder a la subasta de ellos.

¿Existen los 3,550 metros desde la confluencia del Puyangui con el Moncul, hasta el límite meridional del primer lote? ¿Existen mas? ¿existen ménos? No habiéndose hecho nueva mensura, no hai mérito para establecer ninguna de estas tres proposiciones.

Pero, quiero suponer que haya mas de 3,550 metros. Ello querria decir solo que habia incidido un error en el cálculo de esta distancia; pero no querria decir en manera alguna que los terrenos sobre los cuales las partes entendieron contratar la segunda vez no se estienden hasta la concurrencia de ámbos lotes, ni que haya, en consecuencia, de fraccionarse inconsultamente lo vendido en ámbas ventas.

En los mismos términos que las dos partes entendieron celebrar los contratos, conforme con lo que lisa i llanamente rezan los planos, con arreglo a lo que se desprende de las actas de entrega, hiciéronse las inscripciones legalmente necesarias para la transferencia del dominio, i éste quedó, por lo tanto, transferido en esos mismos términos, i en consonancia con los referidos planos i actas.

El Gobierno no ha podido apartarse del hecho fundamental de la transferencia del dominio, en los términos en que ella tuvo lugar al dictar las disposiciones del decreto de 27 de setiembre.

Aunque, segun he dicho, no hai antecedente alguno fidedigno para establecer que la estension real de lo vendido exceda al número de hectáreas que se entendió vender, voi a seguir discurriendo en esa hipótesis, para demostrar que, ni aun en ella, tiene razon el honorable Diputado.

Importa, a este respecto, establecer la verdadera naturaleza legal de la segunda venta, con respecto a la clasificacion de los contratos de esta especie que hace el Código Civil en ventas con relacion a la cabida i ventas *ad corpus.*

Entendiéndose por vender con relacion a la cabida, o sea, con relacion a la estension, cuando ésta se señala de algun modo en el contrato, i entienden los contratantes hacer diferencia en el precio segun la estension sea mayor o menor.

Entiéndese por vender *ad corpus*, cuando la cosa se vende como cuerpo cierto, en el estado en que está, con la estension que tiene, sin que las partes entiendan hacer diferencia en el precio segun sea el estado en que la cosa se encuentre o la estension que tenga.

En ámbas especies de ventas necesita la cosa ser designada con precision, ser individualizada; lo que tratándose de predios, ordinariamente se consigue mediante el señalamiento de linderos.

Me ha parecido entender que, segun el honorable Diputado, no hai aquí una venta con relacion a la cabida, ni una venta *ad corpus*, sino una venta a tanto la hectárea.

No estaba en mis libros que alguna venta de fun-

do rústico pudiera no recaer en alguno de los términos de la clasificacion susodicha.

Advierta la Cámara que no se ha entendido vender cada hectárea separadamente, sino que se han entendido vender lotes de cierto número de hectárea.

Conforme a los antecedentes que he relacionado, el segundo lote debe entenderse vendido con límites fijos, i debe comprender cierto número de hectáreas.

En los límites no cabe alteracion; en el número de hectáreas, sí, en el caso de que resulte haber dentro de esos límites un espacio mayor o menor que el declarado.

En la hipótesis sobre que discurro, de haber un espacio mayor, ocurre precisamente el caso previsto por el inciso 1.° del artículo 1,832 del Código Civil, que dice:

«Si se vende el predio con relacion a la cabida i la cabida real fuere mayor que la cabida declarada, deberá el comprador aumentar proporcionalmente el precio; salvo que el precio de la cabida que sóbre alcance a mas de una décima parte del precio de la cabida real; pues en ese caso, podrá el comprador, a su arbitrio, o aumentar proporcionalmente el precio o desistir del contrato; i, si desiste, se le resarcirán los perjuicios, segun las reglas jenerales.»

Es cierto que el artículo 1,828 dice que «el vendedor es obligado a entregar lo que reza el contrato»; pero, como mui bien lo observa el señor Risopatron en su Diccionario de Jurisprudencia, esa disposicion debe entenderse sin perjuicio de lo prescrito en el artículo 1,546, sobre que los contratos deben cumplirse de buena fé, i obligan, no solo a lo que con ello se espresa, sino a todo lo que emana precisamente de la naturaleza de la obligacion, o que por la lei o la costumbre pertenecen a ella.

Obvio es asimismo que esa disposicion debe entenderse sin perjuicio de las disposiciones que siguen, o sea, de la que prescribe que la venta de una hembra comprende la del hijo que lleva en el vientre o amamanta, de la que prescribe que la venta de una finca comprende los accesorios que deban reputarse inmuebles por su adherencia a ella, i de las disposiciones relativas a las diferencias en la cabida.

El aumento del precio cuando la cabida efectiva resulta mayor que la declarada no es un nuevo precio que corresponda a una nueva venta, es una parte del precio de la cosa íntegramente vendida desde el principio, aunque ésta se supusiese menor de lo que era en realidad.

La lei habla de un solo precio, i del aumento de ese precio, como habla de una sola cosa, como habla de una sola venta.

Tanto el comprador es dueño del exceso de la cabida desde la fecha de la venta, que, en cierto caso, se le da accion para desistirse de toda ella, sin autorizarle para conservar solamente la cabida declarada; i tanto no es el vendedor dueño de ese exceso desde la misma fecha, que no se le da accion para reclamarlo, i que la accion que se le da para pedir el aumento del precio no es una accion de dominio, que dure como tal, sino una accion personal circunscrita a un año; como es tambien personal la obligacion correlativa del comprador de aumentar el precio.

He discurrido en la hipótesis de que haya un exceso en la cabida.

Cúmpleme agregar que, conforme a la nueva operacion pericial ejecutada en virtud del decreto impugnado por los injenieros don Teodoro Schmidt i don Hugo Fohmann, éstos hallaron exactísima, al estacar las hijuelas 298 i 305, la operacion primitiva del señor Parodi, hasta el estremo de haber colocado sus señales en los propios árboles en que éste habia colocado las suyas.

La pretendida usurpacion de las atribuciones del señor Parodi por el Presidente de la República, es una cosa curiosísima.

Cualquiera creeria que aquel funcionario se habia trasladado al terreno a ejecutar la operacion.

Hallado justo por el Gobierno el reclamo del señor Mac-Iver, fué comisionado para ejecutar la operacion nada ménos que el injeniero en jefe de la Seccion Técnica de la Inspeccion de Tierras don Teodoro Schmidt, de excelente reputacion, quien procedió ausiliado por otro injeniero de la misma oficina, don Hugo Fohmann.

¿A donde iriamos a parar si, por las vias regulares, el Presidente de la República no pudiera correjir la plana a sus subordinados, a pretesto de no invadir las atribuciones de ellos?

No es ménos curiosa la pretendida invasion de las atribuciones del Poder Judicial.

No habiendo desacuerdo entre las partes en órden a la manera de estender el contrato, queriendo el Fisco cumplirlo en los mismos términos solicitados por el señor Mac-Iver, no habiendo litijio ni sombra de litijio, ni cosa que le valga, ¿para qué i contra quién habria recurrido el comprador a los tribunales de justicia? ¿Contra el funcionario inferior desautorizado por el representante del Fisco? Ello no habria tenido objeto ni sentido comun.

Mucho ha insistido el honorable denunciante en la presunta ilegalidad cometida por el señor Mac-Iver al adquirir mas de dos mil hectáreas en el segundo lote.

Este cargo sale de la materia del incidente, pues el decreto impugnado no es el contrato de venta i va a recaer sobre los funcionarios de órden subalterno que intervinieron en la celebracion de aquel contrato.

Sea como se fuere, no aparece, sin embargo, fundado.

Segun mis informes, descontadas las hectáreas que el señor Fredes adquirió, i traspasó despues al señor Mac-Iver sin que nadie pudiera legalmente estorbárselo, las adquiridas por el segundo no llegaban a dos mil.

Pero, supuesto que excediesen de ese número, ¿habria ello valido la pena del estrépito i duracion de este incidente?

Esa presunta infraccion no habria sido una infraccion de lei sino, a lo sumo, una infraccion de decreto: fuera de que por su propia naturaleza no habria revestido los caractéres de gravedad que se pretende atribuirle.

Ni se crea que el Fisco haya hecho mui mal negocio con el señor Mac-Iver.

Al contrario: las hijuelas 92, 93 i 94, avaluadas en dos pesos, fueron subastadas por un término medio

de cinco pesos, i las restantes hijuelas, las que han dado márjen a esta cuestion, avaluadas entre un peso, un peso cincuenta i dos pesos, fueron subastadas por precios que fluctuaban entre veinte i sesenta pesos.

Finalmente, como ha sido mi objeto contribuir, segun mis fuerzas, al restablecimiento de la verdad, i como es mi anhelo que se haga la luz para que recaiga el peso de la sancion social sobre quien o sobre quienes la merezcan, termino solicitando del señor Ministro de Colonizacion se sirva hacer publicar a la brevedad posible en el *Diario Oficial* todos los antecedentes de este negocio.

El señor PEREZ DE ARCE (Ministro de Hacienda).—Con mucho gusto trasmitiré a mi honorable colega el señor Ministro de Colonizacion los deseos de Su Señoría. Debo agregar que si no se encuentra mi honorable colega en esta Sala, es porque ha sido indispensable su asistencia en el Senado.

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

El señor RISOPATRON.—Debo declarar que he recibido una sorpresa agradable, porque el discurso del honorable Diputado por Ovalle ha venido a confirmarme que yo estaba estrictamente en la verdad en todos los conceptos que he emitido con respecto a este asunto.

Como solo quedan pocos minutos para que termine la primera hora, haré en la sesion próxima muchas de las observaciones que me quedan por hacer, i me limito por ahora a pedir a la Mesa se sirva oficiar al señor Ministro de Colonizacion a fin de que remita a la Cámara los antecedentes de este asunto, que entiendo no están en la Cámara actualmente.

El señor SECRETARIO.—Los pidió el mismo señor Ministro.

El señor RISOPATRON.—No habia querido ántes referirme a esos antecedentes sino de una manera vaga, pero quiero ahora probar con ellos en la mano que todas mis aseveraciones son enteramente verdaderas.

El señor VIDELA (Presidente).—Ha terminado la primera hora. Corresponde votar la indicacion del honorable señor Feliú.

El señor SECRETARIO.—La indicacion es para celebrar sesiones nocturnas desde el lúnes a fin de tratar del proyecto sobre compra de los ferrocarriles de Coquimbo, sin perjuicio de la preferencia que dicho proyecto tiene en las sesiones diurnas.

El señor VIDELA (Presidente).—En votacion.

Fué aprobada la indicacion por 30 votos contra 18, absteniéndose de votar dos señores Diputados.

El señor VIDELA (Presidente).—Entrando en la órden del dia, corresponde discutir el proyecto sobre compra de los ferrocarriles de Coquimbo.

El señor GUARELLO.—¿Me permite señor Presidente?..... Creo que corresponde votar la indicacion mia, para que inmediatamente despues del relativo a los ferrocarriles de Coquimbo se discuta el proyecto sobre permuta de unos terrenos en Valparaiso.

El señor VIDELA (Presidente).—La Mesa, señor Diputado, ha entendido que Su Señoría retiró su indicacion.

El señor GUARELLO.—Pero lo que yo hice fué acceder a la insinuacion que me hacia el señor Feliú, i postergar la preferencia para despues de la compra de los ferrocarriles de Coquimbo.

El señor VIDELA (Presidente).—La Mesa no lo ha entendido así, señor Diputado, i por eso pidió el acuerdo de la Cámara para dar por retirada la indicacion de Su Señoría; i la Cámara así lo acordó.

El señor GUARELLO.—En tal caso, señor Presidente, se repetirá la indicacion en otra oportunidad.

El señor VIDELA (Presidente).—Se va a discutir el proyecto sobre compra de los ferrocarriles de Coquimbo, i se suspende por dos minutos la sesion miéntras se reparte el proyecto impreso a los señores Diputados.

Se suspendió la sesion.

A SEGUNDA HORA

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

No se dará lectura al proyecto porque ha sido repartido a los señores Diputados, a ménos que alguno lo exija.

Acordado.

En discusion jeneral el proyecto.

Puede usar de la palabra el honorable Diputado por la Serena.

El señor BALMACEDA.—Señor Presidente, el proyecto del Ejecutivo sobre compra de los ferrocarriles de Coquimbo que ha llegado a esta Cámara aprobado por el Senado, importa, a mi juicio, un acto de equidad i de justicia; consulta los intereses bien entendidos del Estado i de los particulares, i está llamado a fomentar eficazmente el trabajo i la produccion en toda la provincia, levantando de su abatimiento a la industria minera.

Todos conocemos la historia del desenvolvimiento de esta importantísima industria en Coquimbo i Atacama. El espíritu de empresa, enérjico i sagaz, convirtió aquellos distritos en un emporio de riquezas que parecian inagotables.

Las provincias del sur hacian, entre tanto, escasos adelantos en la agricultura, porque un ánimo estrecho limitaba el horizonte de sus especulaciones.

Las riquezas del norte, esparciéndose por todo el pais, abrieron a la agricultura i a otras importantes industrias las puertas de negocios mas ámplios i mas en armonía con las exijencias del progreso i de la cultura modernas.

El Estado contribuia tambien al desarrollo de la agricultura, abriendo caminos i tendiendo líneas férreas desde Valparaiso a la frontera i cobrando fletes moderados.

Así es, señor, cómo los valles centrales de Chile se han convertido en verjeles, cuyos abundantes i preciados productos forman ya, por sí solos, una grande e indestructible riqueza. I si hoi dia se nota cierto enervamiento en las faenas i en la produccion agrícola, ello se debe a causas económicas que no existirian si las industrias mineras, sus ausiliares eficaces despues de haber sido las promotoras de su progreso, no se hallaren tambien abatidas i casi aniquiladas.

Aquel maravilloso auje de la minería que vengo recordando, facilitó, en el norte, la construccion de

caminos i ferrocarriles por cuenta de los particulares sin que el Estado, por su parte, hiciera desembolso alguno. De este modo se tendieron en Atacama cerca de 350 kilómetros de líneas férreas i 300 mas o ménos en Coquimbo.

Pero aquel auje no debia ser eterno; aquella brillante prosperidad, como todas las dichas humanas, fué fugaz i pasajera. Ella decreció poco a poco; muchas minas hubieron de ser abandonadas; muchos capitales volvieron a perderse en las montañas de donde los habia estraido el trabajo vigoroso i la pertinaz esperanza del minero. El broceo fué jeneral, i solo subsistieron minerales de metal pobre, cuyos productos, merced a un cambio internacional favorable, dejaban alguna utilidad. El hecho de bonanzas pasajeras, llamarazos de la lámpara que se apaga, no alteran los caractéres jenerales de la situacion que describo.

A estos males deben agregarse todavía, como factores mui importantes de empobrecimiento, la depreciacion de los valores de los metales en los mercados i las altas tarifas ferrocarrileras, formuladas con relacion al precio del oro a un cambio de 24d.

El agotamiento de los veneros ricos trajo consigo la disminucion en la carga, i de consiguiente, la de las utilidades de la compañía del ferrocarril. Esta, para defender sus intereses, recargó los fletes. Por eso el ferrocarril se mantiene en buenas condiciones, pero consumiendo casi el total de las utilidades de las industrias que estaba llamado a servir i fomentar.

«En verdad, dice el distinguido injeniero señor Santa María, a la fecha la línea de Coquimbo a Ovalle, en manos de la Compañía que en otro tiempo promovió el desarrollo minero de toda una comarca, es *a causa de sus tarifas oscilantes i exorbitantes* un cinturon de hierro que impide el desarrollo i progreso comercial entre Ovalle i Coquimbo.»

Con las tarifas actuales no hai, pues, posibilidad de esplotar con provecho los minerales de baja lei que son mui abundantes en la provincia.

En Ovalle, por ejemplo, no se pueden trabajar minerales de cobre de ménos de doce por ciento para conducirlo a Coquimbo o Guayacan. El importe de estos minerales seria inferior al costo de produccion i de acarreo.

Tampoco se puede esplotar minerales de plata de lei inferior a 18 márcos o sea 14 D. M.

Asimismo, el manganeso, que existe en buena cantidad i con lei de cincuenta i cinco por ciento, no puede ser esplotado.

Omito, por ahora, leer a la Cámara cálculos minuciosos i mui bien estudiados por personas competentes, que ponen en evidencia lo que vengo aseverando.

La agricultura se vé tambien constreñida en su progreso, dentro del círculo de hierro de las tarifas ferrocarrileras. En los ricos valles de Combarbala Ovalle e Illapel podria implantarse la industria del pasto aprensado i otras analogas, i el cultivo de cereales para esportar.

Solo las grandes industrias i los grandes capitales pueden mantenerse con las tarifas actuales; las otras, i el pequeño capital, no soportan sus exijencias.

Con tarifas moderadas se podrian elaborar metales de cobre de ocho por ciento i de plata de 7 D. M.; las vijentes no lo permiten, i por eso numerosos mineros, que ántes hacian frente sin gran sacrificio a los gastos de produccion i de acarreo, se encuentran hoi abandonados.

No me seria fácil apreciar la intensidad de este mal; pero todos sabemos que tiene enervada i empobrecida la que ha sido, hasta hace poco, la principal de nuestras industrias.

En sentido inverso, se presiente con facilidad el vuelo inmenso i próspero que daria a la minería el desarrollo industrial del trabajo en las abundantes minas de metal pobre que existen en esa comarca.

Por otra parte, esta prosperidad estimularia a hacer nuevos estudios en las cerranías, i quien sabe si otros descubrimientos volvieran, para bien del pais, a aquellos territorios su perdida grandeza.

Para caracterizar gráficamente la situacion que las tarifas de la Compañía han creado a los mineros, me bastará reproducir este dato ya conocido: el flete de una máquina a vapor importó a su dueño doce mil pesos!

Informes de injenieros como los señores Santa María, Campaña, Guillermard i otros, aseveran «que las tarifas del ferrocarril absorbian todas las utilidades que se podian obtener con el cambio bajo, ejerciendo ellas una funesta influencia sobre las industrias que trabajan con escasez de capital.»

Esto mismo lo vienen afirmando, desde hace años, las autoridades, la prensa i los habitantes de la localidad.

Existe, pues, hoi por hoi, un antagonismo evidente entre las industrias i la Compañía de Ferrocarriles de la provincia. No se armonizan sus intereses, i de aquí que surjiera desde 1882 la necesidad i conveniencia de resolver las dificultades i concluir con un estado de cosas perjudicial i ruinoso para los intereses jenerales i particulares.

En Coquimbo, como en Atacama, se ha trastornado el órden económico de las cosas; no es ahí la produccion la que domina los negocios, sino una industria derivada la que señala rumbos estrechos a la produccion. La minería especialmente ha pasado a ser, por eso, la esclava de las tarifas de los ferrocarriles.

No tengo por qué ni para qué entrar a estudiar i apreciar la razon de los procedimientos de la Compañía. Ella ejerce un derecho i atiende a sus peculiares intereses.

Toca al Estado resolver estos antagonismos en que nadie tiene culpa; tócale a él resolverlos de un modo equitativo, prudente i eficaz; es de la incumbencia del Gobierno i de los lejisladores propender al fomento de los intereses nacionales, fiscales i particulares comprometidos en aquella provincia.

Así lo han comprendido los gobiernos desde 1882. Diputados i Senadores han llamado tambien la atencion del Congreso sobre el particular, i la prensa ha puesto en conocimiento del pais toda la cuestion.

Por eso el proyecto del Ejecutivo que discutimos, ha llegado en hora propicia i madura.

I bien, señor, si la necesidad premiosa de atender las industrias de Coquimbo, es reconocida por todos; si ésta es una conveniencia en que todos estamos de acuerdo ¿qué podria retardar la solucion de este grave negocio?

¿Consulta los intereses nacionales i satisface al interes fiscal i al de los particulares el proyecto del Ejecutivo? Esta es, a mi juicio, la cuestion.

Voi a hacerme cargo del modo mas breve que me sea posible, de las varias objeciones que se vienen haciendo a este proyecto.

Se ha dicho, señor, que el Estado es un mal administrador, que ésta es una verdad práctica i científica, i, en consecuencia, que no debe adquirir los ferrocarriles de Coquimbo, los que serán mejor administrados por los particulares, sus dueños.

Señor, los principios absolutos no se aplican con verdad sino con relacion a la perfectibilidad adquirida del estado social o económico que se quiere rejir con ellos. De ahí que en la práctica i en asuntos materiales no se pueda, a menudo, invocar la verdad absoluta sino como estímulo hácia el perfeccionamiento. Estas luchas del ideal i de la realidad, luchas constantes e inevitables, son las que constituyen el progreso. Las verdades económicas no lo son sino con relacion al tiempo, al estado social, industrial i comercial a la índole i a la cultura de los pueblos.

El libre-cambio ha sido un principio fecundo para la Inglaterra i pernicioso en Estados Unidos. No obstante, la fórmula científica será siempre una verdad relativa que, poco a poco i merced al progreso, imperará en el mundo cuando los paises hayan llegado al completo desarrollo de sus industrias.

Constantemente observamos que la doctrina no se armoniza con la realidad i con las exijencias de la vida práctica. Así sucede aun en el derecho, i por eso los jurisconsultos han formulado este conocido aforismo: *summum jus summa injuria.* Por la misma razon podria yo contestar el argumento de que me ocupo con el axioma vulgar, lo mejor es enemigo de lo bueno.

En estos negocios no es congruente tampoco comparar la accion del Estado a la de los individuos. La actividad de éstos es limitada por la misma naturaleza de las empresas a que dedican sus trabajos i sus capitales.

En ellas comprometen no solo sus bienes i su prosperidad, como lo haria el Estado, sino tambien su porvenir. Un negocio fallido puede ocasionarles la ruina. Por eso es que su interes i su activa cooperacion da formas acuciosas a los detalles de sus negocios, los cuales concurren a procurar la disminucion de los gastos i el aumento de las utilidades.

La accion del Estado es mas vasta i jeneralizadora. La empresa de sus ferrocarriles, por ejemplo, no solo tiene por objeto el obtener un interes dado del capital invertido, sino mui especialmente el fomento de la produccion. Es frecuente, por eso, que el Estado emprenda obras improductivas en sí mismas, pero que adelantando el trabajo, lo resarcen de sus gastos incrementando la produccion i la riqueza nacional. En paises nuevos como los de América, este es un hecho reconocido. Así hemos procedido nosotros mismos en la construccion de los ferrocarriles del sur, así ha obrado la República Arjentina construyendo líneas por cuenta del Estado, garantizando intereses a empresas particulares, comprando a estas líneas ya establecidas, logrando así dar a la agricultura i a muchas otras industrias el desarrollo portentoso que hoi alcanzan.

Aun suponiendo, pues, que el Estado no obtuviera la misma utilidad que la Compañía en la administracion de los ferrocarriles de Coquimbo, siempre haria un buen negocio fomentando la riqueza del pais; lo que no obtendria de un lado, lo percibiria por el otro.

No sucede lo mismo entre particulares en el caso que contemplamos; lo que está manifestando de una manera mui clara que hai situaciones en que una industria privada, buena en sí, puede llegar a ser un obstáculo al desarrollo de la riqueza pública. En tales casos el Estado, con equidad i prudencia, puede i debe defender sus rentas i amparar las industrias.

¿Cómo conseguirlo? La solucion, a mi juicio, está en el proyecto del Ejecutivo.

Se podria todavía traer a la Cámara argumentos de actualidad para impresionar su ánimo en contra de la administracion de los ferrocarriles por el Estado. Sostienen muchos que la administracion es mala, i lo que es peor, ¿que no hai direccion ni administracion en este negocio. En la Cámara, en la prensa diaria, en el público se comentan los desaciertos de la direccion actual. Cuando se discurre sobre esto se trata, pues, de una situacion irregular i anómala. Yo discuto sobre la base de la existencia de una organizacion capaz, correcta i normal.

Si se compran los ferrocarriles de Coquimbo para entregarlos a jerentes idóneos, activos i prácticos, se hará un buen negocio; pero si se lleva funcionarios que no estén preparados, que no tengan dotes suficientes de actividad, sin especiales conocimientos sobre la materia, entónces serán defraudados los intereses del Estado i los de los industriales. Yo no me pongo en este caso, señor Presidente, i por eso sostengo que el Estado, comprando los ferrocarriles de Coquimbo, hará un gran bien a las industrias de la provincia, resguardando a la vez sus propios intereses.

Se ha observado tambien, señor Presidente, que ha habido incorreccion en el procedimiento del Ejecutivo al celebrar el contrato *ad referendum.*

No hai duda de que esta forma de contratos celebrados por el Gobierno puede dar lugar a abusos que es conveniente i decoroso evitar; pero si alguna vez es esplicable i escusable haber procedido de tal suerte, es en el caso actual.

En efecto, no son solo intereses de nacionales sino tambien i en gran parte de estranjeros los que están en juego.

En Chile solo hai 9,000 acciones de la Compañía i 18,500 en Inglaterra. La forma de procedimiento imperiosa i contundente de la espropiacion, por ejemplo, es conveniente, a mi juicio, evitarla en estos casos, siempre que no se haga resistencia obstinada a arreglos equitativos. Hai interes en no alarmar el capital estranjero que viene a estas lejanas tierras a buscar colocacion estable i segura.

Por otra parte, este negocio ha sido ampliamente conocido del público; precedió a la celebracion del contrato la tasacion i el dictámen de varios peritos nombrados por el Estado en diversas épocas, i sobre esta base se ha procurado un acuerdo con los propie-

tarios; de modo que sin las fórmulas legales de la espropiacion se ha procedido casi exactamente como si se tratara de ella.

Si el Gobierno la hubiera propuesto ahora, conforme a los mas sanos principios de administracion, habria retardado la solucion mas inmediata de este negocio contra su propio interes i los clamores de los habitantes de una provincia. ¿I con qué resultado? Con el mismo talvez del contrato *ad referendum*, i probablemente con un recargo sobre el precio estipulado en él.

La idea de la construccion por el Estado de nuevas líneas para que hagan el mismo servicio que prestan hoi las de los particulares, no tiene base económica ni social. El Estado, dentro del juego correcto de los intereses del pais i de los industriales, no puede venir a hacer competencia a los particulares. Se concibe que en estas empresas o en otras la actividad individual quiera sobreponerse a la del Estado, pero no a la inversa. El dia en que los individuos llegaran a sobreponerse a sustituir la accion del Estado se habria llegado a un alto grado de perfeccion económica i social; pero el Estado, haciendo competencia a los particulares, traeria la tiranía económica, la muerte de toda iniciativa, la ruina de los negocios; en una palabra, eso seria crear el socialismo de Estado.

Toda exajeracion conduce a resultados funestos. Por eso la actividad del Estado debe ejercitarse tan solo en cuanto sea necesaria para dar movimiento i vida eficaz a la accion individual, i para armonizar, con el mismo propósito, sus intereses.

Nada diré de la adquisicion a la baja de las acciones de la Compañía, porque esta idea choca contra toda concepcion acertada de la mision del Estado.

Básteme solo recordar a la Cámara que con la aprobacion del actual proyecto en el Senado i, sobre todo, por haber pagado la Compañía la deuda de setecientos ochenta mil pesos, que gravaba sus entradas con un servicio de ochenta mil pesos anuales, las acciones se cotizan ya a ocho un cuarto i a ocho i media libras esterlinas.

Se arguye todavía, fuera de la idea concreta consultada en el proyecto del Ejecutivo, que pagando una subvencion a la Compañía se remediarian todos los males. Es posible que así sucediese.

Pero ¿qué dirian sobre esto los accionistas? ¿A cuánto subiria la subvencion? ¿Qué capital representaria? ¿de qué entradas se haria uso para su pago?

Esta es una idea que no se ha estudiado en los detalles; no sabemos si el gravámen que representaria seria mayor o menor que el que importaria la compra misma de los ferrocarriles; de consiguiente, no podemos ocuparnos de ella en el momento presente. Despues de quince años de esperas i de abandono, parece, señor, que ha llegado la hora de solucionar el negocio que nos ocupa.

Por otra parte, esta idea de la subvencion no se concilia con el sistema jeneral de nuestros ferrocarriles, segun el cual debe unirse Santiago con la Serena, Copiapó e Iquique. La línea central se construye ya hasta Ovalle. En poco tiempo mas habrá que proseguirla al norte i será menester entónces comprar las líneas particulares hasta Elqui. Si estos ferrocarriles han de ser comprados mañana ¿por qué no hacerlo hoi? La subvencion no tiene, pues, razon de ser; ella no haria sino recargar el costo de las líneas que, al fin i al cabo, han de pertenecer al Estado.

Si no se comprasen estos ferrocarriles, los del Estado quedarian cortados en Ovalle contrariando el sistema adoptado por el Congreso para estas construcciones; o habria que construir otros nuevos haciendo competencia i arruinando los de los particulares, i entónces se caeria en los inconvenientes que ya he señalado.

Entro, señor Presidente, a analizar la idea concreta consignada en el artículo 1.° del proyecto del Ejecutivo. Dice así: (*leyó*).

Se ha aseverado, señor, que el precio alzado que consulta el contrato es excesivo, i se ha propalado la idea de que se van a invertir doscientos sesenta i cinco mil libras esterlinas en la adquisicion de una montaña de fierros viejos e inservibles.

Estas aseveraciones no las he visto comprobadas, i aunque se han repetido diariamente en la prensa, no he encontrado el fundamento en que se apoyen.

A este respecto tenemos datos oficiales, cuya importancia i cuya autoridad no podemos dejar de reconocer. Distinguidos injenieros del Estado han estudiado i valorizado los ferrocarriles de Coquimbo en varias ocasiones. Estos datos son los únicos antecedentes serios que pueden servir de base a una discusion útil: los que los han formulado son personas idóneas, responsables i desinteresadas.

Para podernos formar un criterio seguro sobre este negocio es preciso dejar de lado las apreciaciones mas o ménos interesadas, mas o ménos antojadizas que se hacen ante el público, sin comprobaciones i sin responsabilidad.

Yo estudio este asunto solo a la luz que proyectan sobre él los dictámenes i datos oficiales.

Evidentemente no se va a comprar un ferrocarril nuevo sino uno que ha estado en uso durante mucho tiempo i que se encuentra en buen estado de servicio. Las líneas del Estado se hayan mas o ménos en las mismas condiciones. Unas i otras han sufrido i sufren desgastes e imperfecciones que es necesario reparar constantemente. Todos los años se cambian rieles, se componen máquinas, carros, i porque así pasan las cosas, ¿podria decirse que los ferrocarriles del Estado son un hacinamiento de materiales inservibles?

I debo advertir aquí, por lo que yo mismo he visto i por lo que me han corroborado personas sérias, que el material i las líneas de los ferrocarriles de Coquimbo están mejor conservados que los del Estado.

El Estado adquiere, pues, estos ferrocarriles, las líneas, el material rodante, las construcciones, edificios, muelles, lanchas, etc., etc., por la suma alzada de 265,000 libras esterlinas.

Las transformaciones que se proyecta efectuar en algunas de las líneas que se adquieran, no pueden afectar a este negocio en sí mismo; ellas responden a un interes mas jeneral del Estado. Ademas, es perfectamente sabido que el material que dejen vacante estos nuevos trabajos es perfectamente adaptable a las líneas del sur.

El señor Santa María, comisionado especialmente por el Gobierno, tomando en cuenta las tasaciones de los señores Lyon i Villarino, valorizó los ferrocarriles de Coquimbo, en su estado actual, en 276,756

libras esterlinas. Hai, pues, una diferencia a favor del Fisco, entre el precio de tasacion i de compra, de 11,756 libras esterlinas.

Pero no son 265,000 libras esterlinas en dinero contante lo que el Fisco va a dar por ellos; el pago debe hacerse en bonos del 4 i medio por ciento i medio por ciento de amortizacion, recibidos a la par, los que están en Inglaterra al 94 por ciento. La Compañía al realizar estos bonos pierde la diferencia i lo que importen las comisiones, todo lo cual puede estimarse en un 7 por ciento o sea 18,000 libras esterlinas que el Estado no retorna. Agregando, pues, esta suma a las 11,756 libras esterlinas de que acabo de hablar, resulta que el Estado pagará 29,756 libras esterlinas ménos del valor de tasacion.

Agréguese todavía que la Compañía compró el año pasado el ferrocarril de Elqui por un valor de 25,000 libras esterlinas, abonando sobre esta suma intereses de 6 por ciento i 2 por ciento de amortizacion anual, servicio que corre de su cuenta, a pesar de que con la compra han quedado defraudadas sus espectativas. Este servicio importa a la Compañía 1,500 libras esterlinas el año que el Fisco no abona; lo que hace un total de economías para el comprador de 31,260 libras esterlinas sobre el valor de la tasacion.

De todo esto resultó que el valor de 265,000 libras esterlinas que el Estado va a pagar por los ferrocarriles de Coquimbo es puramente nominal; i que el precio efectivo es solo de 245,500 libras esterlinas.

El importe primitivo de estos ferrocarriles fué, segun datos que tengo a la vista, de 3 527,800 pesos i con un cambio mui alto, mui superior a él de 24 peniques.

Por eso, en la última memoria, el presidente de la Compañía ha podido decir con exactitud, «que el precio del contrato *ad referendum* representa solo *el tercio* de lo que han importado los ferrocarriles.»

Podria alegarse todavía que el valor comercial de las acciones no representa el importe de lo que se va a dar por los ferrocarriles. El argumento es especioso, i ya he hecho notar en otra parte de mi discurso que dichas acciones se cotizan hoi a ocho un cuarto i a ocho i media libras esterlinas, a causa principalmente de haberse estinguido una deuda cuyo servicio exijia un desembolso anual de ochenta mil pesos, cantidad que entra a figurar en las entradas líquidas.

Un criterio estrictamente comercial no puede aplicarse a estos negocios, que deben ser rejidos por ideas de justicia o a lo ménos de equidad.

Si este mismo criterio se aplicara a la valorizacion de los ferrocarriles del Estado ¿cuánto valdrian éstos?

En la última memoria de la Compañía se lee que «la suma total de entradas netas en el semestre suman ciento ocho mil ciento cuarenta i un pesos, que equivale a un interes de ocho por ciento anual sobre el capital.»

¿Qué valdrian los ferrocarriles del Estado, repito, que por su mala administracion no solo no dejan utilidad sino pérdida de cientos de miles de pesos mensuales?

Por estas consideraciones, señor Presidente, creo que el negocio de que se trata en el proyecto que discutimos es bueno i equitativo en sí mismo, aparte del vuelo que dará a las industrias fomentando el trabajo i la produccion.

No olviden los señores Diputados, al votar este proyecto, que se trata en él de atender necesidades premiosas de una grande industria que está enervada i casi en ruinas; no olviden que desde hace quince años los industriales del norte vienen solicitando el ausilio que el Congreso i el Gobierno, con mano jenerosa i previsora, han otorgado al resto del pais; no olviden que en la difícil situacion económica por que atravesamos, fomentando la produccion, prepararemos por recto camino la vuelta de la prosperidad i la regularidad en los negocios; no olviden, por fin, que doscientos mil habitantes de este pais están pendientes de una resolucion que sin menoscabo de los intereses fiscales ha de ser para ellos, así lo espero, de reparacion i de justicia.

El señor SUBERCASEAUX.—Pido la palabra.

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

El señor SUBERCASEAUX.—A pesar de muchos argumentos abrumadores contra la conveniencia de la compra por el Estado de los ferrocarriles de Coquimbo, el Honorable Senado ha aprobado el proyecto del Ejecutivo, proyecto acariciado, desde mucho tiempo, no solo por los accionistas de la empresa, sino por los mineros e industriales de la provincia, que creen volver a su antigua prosperidad, si se les facilitan i abaratan los medios de comunicacion.

La idea de hacer algun esfuerzo en favor de aquellas provincias, no puede ser mirada con indiferencia. Es aquélla una obra de justicia, ya que es un hecho notorio que la viabilidad de las provincias del norte se debe a la iniciativa individual. Hasta 1881, el Estado habia dotado a la rejion del centro i sur de la República de ferrocarriles que partiendo de Valparaiso, llegaban a San Felipe, Talcahuano i Angol, i ordenaba practicar estudios hasta Valdivia. En cambio, en el norte no se habia clavado por su cuenta un riel, ni se habia practicado un reconocimiento. Digna es, sin embargo, de consideracion esta provincia de Coquimbo, cuya importancia comercial es reconocida. El puerto de Coquimbo es el cuarto de la República, atendidas las producciones de la provincia, que representan las dos tercias partes del cobre i de la plata que esporta Chile i la mitad del manganeso. En animales vacunos ha internado Coquimbo la sesta parte del total de la República.

Aparte de las consideraciones de equidad, hai conveniencia pública en protejer a los industriales del norte, ya que se manifiesta la condicion precaria que la crísis minera ha creado a esas rejiones. Sabe la Cámara que la causa mas eficiente de este estado de cosas se debe a la baja en el precio de los productos de la minería en los mercados de consumo i al agotamiento de los depósitos de lei superior, cuya esplotacion i porteo podian resistir a gastos cuantiosos. Agotados los veneros ricos i deprimido el precio de los productos, es menester estimular la estraccion de minerales de baja lei, i es indudable que el abaratamiento de los fletes será aliciente poderoso para acometer empresas de este jénero.

Natural es tambien que así lo pidan los que ven la enorme diferencia que hai entre las tarifas del ferrocarril del Estado i las tarifas del ferrocarril de

Coquimbo. Entre la ciudad de este nombre i Ova lle, o sea, una distancia de cien kilómetros, se paga un peso setenta i cinco centavos por quintal métrico de carga en jeneral, considerando el recar go por el promedio del cambio que ha cobrado la empresa de 84.66 por ciento en el primer semestre de 1894, siendo que en las líneas del Estado se paga un promedio de treinta i un centavos, advirtiendo que la clasificacion mas alta, o sea la de primera clase, es de cincuenta centavos i de diezisiete i medio centavos la mas baja, o sea la sesta; a esta categoría pertenecen los minerales.

Salta a la vista la enorme diferencia de costo de acarreo i los subidos fletes que agobian las industrias de la provincia.

Miéntras que en los Estados Unidos i en España se esplotan minerales de cobre de leyes de uno i dos i medio por ciento, no se puede trabajar en el depar tamento de Ovalle, para venderlos en Coquimbo o Guayacan, minerales de cobre de lei inferior a doce por ciento. Todavía, a causa de los fletes actuales, no conviene emprender trabajos para esplotar mine rales de plata de ménos de dieziocho márcos, ni manganeso, ni oro de seis onzas por cajon. Las gran des haciendas, por fin, no pueden, con tarifas tan subidas, esplotar pasto aprensado, que es acaso una de las industrias mas potentes de la agricultura.

Los medios baratos de trasporte constituyen real mente uno de los eficaces sistemas de proteccion; pero, aunque hai un deseo unánime de hacer conce siones especiales a aquella provincia, creo que el camino podria i debiera ser mui diverso del que se ha adoptado.

Está convencido el Gobierno, a lo que parece, de que el único medio que se presenta para tal fin, es el de la adquisicion por el Estado de los ferrocarriles de Coquimbo, i, con este propósito, se han ajustado las bases de un contrato *ad referendum* que ha me recido, hemos visto, la aprobacion del Honorable Senado.

Segun este contrato, compra el Gobierno por dos cientas sesenta i cinco mil libras esterlinas, paga deras en bonos de la deuda pública del cuatro i medio por ciento i medio por ciento de amortizacion, que serán recibidos a la par, la línea de Coquimbo a Ovalle, con sus ramales, i la de Serena a Rivadavia. Esta última línea, totalmente destruida, fué compra da por la Compañía con el objeto de tener una palanca mas, para obligar al Gobierno a adquirir toda la Empresa. Ademas paga el Fisco ciento cincuenta i seis mil pesos por artículos de almacen, carbon i aceite existentes. Hemos visto tambien que, segun los datos presentados al Senado, deberá adquirirse nuevo material rodante i hacer costosos trabajos de reparacion i terminacion de las líneas.

Mucho han hablado los defensores del proyecto del suculento negocio que con esta famosa compra hacia el Estado. Amargamente se han quejado, de otra parte, los accionistas ingleses de la *rapacidad* del Fisco chileno. No pueden, sin embargo, esos señores decirse víctimas de una violencia, pues el contrato *ad referendum*, que debia caducar el 9 de agosto, fué prorogado hasta el 19 de setiembre i, en seguida, hasta fines del presente año. Lo prorogarian, me parece, si necesario fuere, hasta el siglo XX, o miéntras conserven la espectativa de consumar sus sacrificios.

Es evidente, por lo demas, que el ferrocarril que se trata de adquirir no se encuentra en buen estado. En la línea de Coquimbo a Ovalle, que consta de cien kilómetros, solo hai venticuatro kilómetros de rieles de acero; el resto es de fierro, i en éstos el des gaste es tan considerable que habrá que cambiarlos totalmente. En peor estado se encuentran los dur mientes; solo en estos últimos años ha mandado la Compañía algunos de ellos i en tan insignificante proporcion que demoraria cuarenta años en cambiar los por completo. La marcha lenta de los trenes es causa de que no haya mayores desgracias, pero el Estado tendria que renovarlos completamente, pues están todos podridos. El equipo es viejo i habrá tambien que cambiarlo en su mayor parte, ya que, a juicio del mismo Gobierno, conviene trasformar la línea en trocha de un metro para uniformar los ferro carriles i hacer mas económica su esplotacion. El costo de esta trasformacion seria de doscientos ochen ta i un mil doscientos cincuenta pesos de veinticua tro peniques, segun los cálculos de la Direccion de Obras Públicas. Verdad es que podrian utilizarse las máquinas i el equipo en algun ramal de la red central; pero tambien lo es que su tipo anticuado, i de exce sivo peso, los hacen poco a propósito para desarrollar en condiciones ventajosas un servicio de esplotacion conveniente. Ademas, exijen, en los andenes de las estaciones, un espacio libre de treinta pulgadas por la distribucion del mecanismo de las locomotoras.

El trazado de la línea tiene grandes i casi insub sanables inconvenientes. La cuesta de Las Cardas, con sus ciento treinta metros de ascenso, ha sido, es i será siempre el obstáculo invencible para que por esta vía pueda haber trasportes baratos. Con un túnel podria mejorarse el trazado, pero tendria éste que ser de siete kilómetros i habria que tomar en cuenta la necesidad de hacer completamente nueva la línea desde la estacion de Las Cardas hasta la boca norte del túnel (seis kilómetros mas o ménos) i t mbien algunos kilómetros al lado sur del túnel has ta empalmar con la línea antigua. Este trabajo tiene que hacerse en la roca viva, i habria para ejecutarlo que incurrir en un gasto de trescientos mil pesos, sin contar el túnel, que costaria, al precio ínfimo de doscientos cincuenta pesos metro, algo como un mi llon setecientos cincuenta mil pesos.

Como recuerdo, únicamente puede mencionarse la línea de Serena a Elqui, que entra en la venta por veinte mil libras esterlinas i que está completamente destruida. Su trazado es sumamente defectuoso, pues va por el lecho del rio. Para reconstruirla, segun la opinion del señor Santa María, habria que gastar un millon ciento setenta i siete mil quinientos pesos de veinticuatro peniques, sacando la línea de la caja del rio i pagando quince mil pesos por kilómetro.

Estos gastos suplementarios indican bien a las claras que no es éste un ferrocarril en estado de ser vicio. Poco halagüeño es tambien su porvenir econó mico.

Desde la vijencia de las tarifas elevadas, que co menzaron a rejir en 1879, hasta 1893, el término medio de los dividendos fué de 3.8 por ciento o de 4.8 por ciento, tomando en cuenta la amortizacion de la

deuda hipotecaria. En 1894 el dividendo fué de 2½ por ciento semestral, habiendo sido de 100 por ciento el recargo de los fletes. Bien entendido, estos dividendos no fueron repartidos en pesos de 24 peniques sino en papel-moneda, i si tomamos por base, como se ha hecho invariablemente, que el capital de la Empresa es de 2.747,800 pesos de 24 peniques, debemos reducir el dividendo pagado a la misma moneda, lo que daria, por ejemplo, en el primer semestre de 1894, en que el cambio medio fué ménos de 12 peniques, solo la mitad del tipo pagado, o sea 1¼ por ciento semestral.

Esto pasa con una empresa económica i mezquina, donde el mismo conductor es boletero i que cobra tarifas exorbitantes. Sabemos, por el contrario, que el Estado es tan rumboso como detestable administrador, que no puede tener el mismo interes que tienen los particulares, i como el objeto de la compra es rebajar las tarifas, si se redujesen a la mitad, la pérdida seria de 29,000 pesos en el semestre. Esto seria, por cierto, aparte de los intereses del capital invertido, i todavía hai que notar que si la Empresa de Coquimbo atendiera, como es debido, a la renovacion de rieles i durmientes, los gastos esperimentarian un no significante aumento.

Hasta aquí hemos discurrido bajo el supuesto que el tráfico de la línea de Coquimbo no sufriera ningun menoscabo; pero existe la completa seguridad de que la disminucion del carguío va a ser mui notable.

En el último semestre de 1894 ha habido un aumento de 8,909 quintales métricos sobre el último semestre de 1893, pero gracias al carguío, de todo punto accidental, de material rodante, rieles i durmientes de la nueva línea de Ovalle a San Márcos, que subió a 25,000 mil quintales métricos; de modo que sin este oportuno ausilio, la disminucion habria sido de 16,000 quintales métricos, o sea el 10 por ciento.

La disminucion del tráfico de pasajeros ha sido mui persistente, pues de 54,000 en 1891 bajaron a 34,000 en 1894, o sea 37 por ciento

Si vuelve a empezar sus trabajos Panulcillo, habrá nuevo tráfico de coke i de ejes de cobre, pero cesará el de minerales de cobre. Ademas, parece que Panulcillo se agota rápidamente.

La competencia del Huasco ha disminuido en 12,340 toneladas el carguío de minerales de fierro, esplotados en la vecindad de la estacion del Peñon.

En el carguío del manganeso, que constituyó en el primer semestre del año anterior el 60 por ciento del carguío de minerales, hubo un aumento de 17,000 quintales; pero esto no seguirá progresando, pues es un hecho que estas minas no se trabajan i solo remesan el manganeso acopiado, lo que terminará a fines de año. Esta paralizacion es debida a la baja del precio, ocasionada por la gran plétora que hai en Rusia i en Hungría.

Ademas, por la competencia del ferrocarril de Tongoi, ha disminuido mucho el carguío de subida i la Empresa ha tenido que bajar el flete de subida de un peso noventa centavos a un peso.

Estas observaciones bastan, me parece, para demostrar que hai una exajeracion enorme en el precio de 265,000 libras esterlinas. El Estado va a pagar a los accionistas ingleses mas de 8½ libras esterlinas por acciones que en el mercado valian 5½ libras esterlinas, lo que equivale a regalarles millon i medio de pesos. Va a pagar a los accionistas chilenos 119 pesos de 17 peniques, por acciones que en 1894 se cotizaban a 60 pesos de 13 peniques.

¿Merece tanta consideracion una compañía que, léjos de favorecer a la industria, ha sido mediante su espíritu de lucro, una cintura de hierro que ha impedido todo desarrollo comercial? No es dable, señor Presidente, que se sacrifiquen los fondos de la nacion i el bienestar de una considerable porcion del pais, para favorecer a una empresa que llegó al término de su privilejio, sin haber probado jamas que poseia fuerzas propias para vivir.

Infinitamente mas valdria que el Estado construyera por su cuenta estas líneas; hemos visto que haria una economía de treinta i ocho mil libras con la diferencia todavía que un ferrocarril hecho por el Estado seria de mayor duracion, pues el material seria nuevo, i traeria la competencia entre una línea i otra, lo que abarataria los fletes; miéntras que ahora solo se trata de abaratarlos echando una pesada carga sobre el Estado. Pero, en presencia de esta eventualidad, se sublevan los defensores de la provincia de Coquimbo, como saltaron los accionistas de la Compañía cuando el señor Naranjo quiso establecer un ferrocarril de sangre que iba a traer un pequeño alivio a la provincia. «¿Cómo va el Estado a arruinar a una empresa particular? ¿Cómo puede aconsejarse que a una Compañía, que ha invertido fuertes capitales, se le amenace i se le arranque de esta suerte? El Fisco no es comerciante; esto no es serio ni digno.»

Todo lo que en realidad pudiera decirse de esta idea es que ella, salvando a la provincia de Coquimbo, que es el objetivo, o cuando ménos, el pretesto de la lei, va a lastimar intereses particulares. No lastimemos esos intereses, está bien; pero, salvaguardiemos tambien, que éste es nuestro principal deber, el interes público.

Reduzcan sus pretensiones los accionistas del ferrocarril de Coquimbo a términos mas razonables, i aun les quedaria una buena utilidad.

Si el objeto es ayudar al movimiento mercantil de esa provincia, ántes que hacer un negocio tan oneroso para el Estado, valdria mas aceptar la idea de subvencion que no rechazarian por cierto los accionistas. Podria una empresa particular, así subvencionada, efectuar el acarreo de minerales i mercaderías a precios mucho mas bajos.

En las condiciones difíciles en que se encuentra ahora el pais, no creo prudente para los intereses públicos, incurrir en los enormes gastos que demandaria la compra o la construccion de las líneas de Coquimbo. Hoi por hoi debemos economizar nuestros tesoros i nuestro crédito. Mas vale sacrificar cierta suma como subvencion, no a firme, sino como ensayo, durante dos o tres años, miéntras desaparecen las nubes tempestuosas que amenazan nuestro horizonte. Veremos así, prácticamente, si con la rebaja de tarifas reviven las industrias del norte.

Se dice que la Compañía pediria una subvencion mui elevada, que viendo su condicion precaria no

terminaria las líneas inconclusas i, por fin, que no se puede votar una lei que la Compañía no aceptará.

Contestaremos mui brevemente a estas tres últimas objeciones.

No es la Compañía la que va a fijar el monto de la subvencion. Ese ausilio es sencillamente un favor de la lei, i será la lei la que determine su cuantía.

Se trata de rebajar las tarifas de esos ferrocarriles en obsequio a los intereses industriales de la provincia de Coquimbo. Pues bien, fijemos, por ejemplo, en doscientos mil pesos anuales el monto de la subvencion, lo cual significa un ocho por ciento del capital de la Empresa, i exijámosle que rebaje sus tarifas en cincuenta por ciento.

Demos a la subvencion un plazo *mínimum* de tres años, para que el negocio de la empresa tenga una base fija. Al cabo de este término, el desarrollo industrial de la provincia, provocado por los fletes baratos, habrá reconstituido la situacion de la Empresa i la habrá habilitado para marchar con vida propia, sin hacerse pensionista del Estado.

Si esta perspectiva, por demas justificada, no llega a realizarse, podrá recurrirse, con pleno conocimiento de causa, o bien a la espropiacion del ferrocarril, o a la construccion de nuevas líneas por cuenta del Estado, o al mantenimiento mismo de la subvencion por un nuevo período de tiempo.

En cualquiera de estos eventos, los intereses verdaderos de la provincia de Coquimbo habrán sido atendidos con entera eficacia e inmediatamente.

Esto es lo único que puede lejítimamente justificar la accion del lejislador.

Lo que son los intereses particulares envueltos en este negocio no pueden encontrar eco en este recinto, porque careceríamos hasta del derecho de disponer de los bienes de la comunidad nacional en obsequio de determinadas personalidades.

Es, sin duda, sensible que los capitales estranjeros i nacionales comprometidos en la Empresa de los ferrocarriles de Coquimbo no obtengan resultados remuneratorios. Pero el Estado no es una sociedad aseguradora de las especulaciones privadas. No puede compartir de sus pérdidas por lo mismo que carece de toda participacion en sus beneficios. I, sobre todo i ante todo, faltaríamos a nuestro deber si nos lanzáramos, una línea mas allá de las exijencias del interes público, a distribuir los dineros de los contribuyentes de Chile, en reparar los desastres que puedan traer a individuos particulares las especulaciones desgraciadas o mal concebidas.

Se arguye con que no podríamos obligar a la compañía de los ferrocarriles de Coquimbo a recibir una subvencion determinada i que nos espondríamos, caso de acordarla en sustitucion del proyecto, a estar dictando leyes ociosas.

No es serio el argumento. No se compone la Cámara de niños a quienes se puede amedrentar con fantasmas.

Miéntras los accionistas aguarden el maná de la compra, miéntras puedan forzar la máquina para llegar a esa meta, es evidente que harán ascos a la idea de la subvencion.

Pero si la Cámara, inspirándose en sus deberes i en la conveniencia pública, rechaza la compra, veríamos en el acto bendecida i ensalzada por sus antagonistas ocasionales la idea de la subvencion.

Lo demas es pura comedia, artimañas i regateos de un vendedor fino i avezado. Pide ciento por su mercadería; i es claro que no bajará miéntras divise el sembiante de un comprador bonachon que se manifiesta deseoso de adquirirla a cualquier precio.

Se ha hecho una última objecion mas especiosa.

Se dice que la Compañía no tendrá estímulos para terminar las líneas inconclusas, lo cual es absolutamente necesario como medio de protejer la industria de la provincia.

No debemos dejarnos influenciar por semejantes temores.

Si ni aun con subvencion del Estado puede la Compañía terminar sus líneas, es claro que es un negocio en bancarrota, i ello seria razon demas para que rechazásemos el desgraciado i oneroso contrato que se nos propone.

Pero, debemos confiar mas en el celo i en la fina percepcion del interes individual. La Compañía terminará o mejorará, cuando ménos, la condicion actual de sus líneas, porque sabe que éste es el único medio de hacer valer su negocio, sea para seguir esplotándole, despues de concluida la subvencion, sea para renovar entónces sus jestiones a fin de endosarlo al Gobierno.

Séanos permitido, ántes de concluir, tomar en cuenta otro órden de observaciones a que ha dado lugar este debate.

Se piensa que debemos aceptar a todo trance la onerosa adquisicion que se nos propone, sin preocuparnos para nada del precio que se pide por un ferrocarril mal trazado, viejo, inconcluso i en la mas deplorable situacion industrial; porque es, aun así, ménos caro que lo que han sido otras líneas construidas por el Estado. I se agrega, el ferrocarril de Quillota a Valparaiso, por ejemplo, costó cien mil pesos por kilómetro, miéntras que el que hoi se ofrece en venta no daria sino un costo de veinte mil pesos por kilómetro.

Indudablemente, señor, que pudieron haberse llevado mucho mas allá las analojías i las comparaciones, con las cuales se cree dejar plenamente justificado un mal negocio i un acto de injusticia notoria. Es fama que el ferrocarril que atraviesa el istmo de Panamá costó mil dollars por pie inglés i costó ademas veinte mil vidas. Si fuésemos a medir con esa regla el costo del ferrocarril de Coquimbo, resultaria que se nos obsequiaban muchos millones.

Pero, no nos parece que debiéramos detenernos ante esta clase de consideraciones.

No pretenderíamos nosotros que el ferrocarril de Coquimbo se espropiase por su valor industrial, porque como él es absolutamente nulo, resultaria que el Estado necesitaba una compensacion pecuniaria para recibirlo como obsequio.

Hai, entre tanto, fuera de estos estremos de pura retórica, términos mucho mas propios para situar este debate.

Si no ha de estimarse el ferrocarril de Coquimbo por su valor industrial, que seria lo justo si solo se tratara de un negocio entre el Estado i la Compañía propietaria de esas líneas, por lo ménos deberia estimársele en lo que realmente importa como elemento

ausiliar para el desarrollo productivo de una determinada zona del pais. I ya hemos visto que, en este sentido, su importancia es, en realidad, nula, negativa

Vale cien veces mas para la provincia de Coquimbo tener ferrocarriles construidos por el Estado, líneas nuevas, completas, bien concebidas i bien servidas, que el que se adquieran líneas inservibles, por precios que alejarian por muchos años mas la accion protectora del Estado sobre esa parte de nuestro territorio.

Bien pudo el Estado, pagando la inesperiencia del pais en esta materia, haber hecho, por cien mil pesos, un kilómetro de camino que solo costara treinta. Esas chapetonadas i esos sacrificios hechos medio siglo atras, en condiciones industriales enteramente diversas a las del dia, no pueden aducirse ante un Congreso para justificar malos negocios propuestos al Estado en beneficio de particulares.

No se trata, pues, de hacer un estudio comparativo del costo de construccion de los ferrocarriles nacionales, hechos a la distancia de cuarenta años.

No se trata tampoco de medir los sacrificios que pudiera i debiera hacer el pais, por dotar a una provincia importante como la de Coquimbo, de vías férreas de comunicacion que sirvieran con eficacia a sus intereses.

Se trata única i esclusivamente de saber hasta qué punto es cuerdo, es posible i es patriótico rescatar una especulacion particular en desastre, pagándola por precios excesivos, por cuanto ella pudiera utilizarse en servicio inmediato, aunque incompleto i trunco de una seccion del territorio nacional.

I bien, lo que nosotros sostenemos sencillamente es que deben conciliarse estos intereses antitéticos, i que, sin constituir al Estado en redentor de especulaciones desgraciadas, se las ausilie i apuntale, en cuanto puedan ofrecer una compensacion de interes público.

La idea de la subvencion llena ampliamente estos propósitos.

La empresa de los ferrocarriles de Coquimbo obtendria, desde luego, como beneficio neto, líquido i providencial, una suma anual de pesos que representa el 8 por ciento de sus capitales. Con este beneficio asegurado, por un espacio considerable de tiempo, puede esa empresa aguardar tranquila el desarrollo de los intereses industriales de la provincia, que son sus propios intereses.

A su turno, la provincia favorecida tendria tambien todo lo que necesita, que es ausilio inmediato, en forma de bajos fletes, para el acarreo de sus productos.

El Estado acordaria la subvencion en cambio de una rebaja de 50 por ciento en las actuales tarifas de esos ferrocarriles.

El sacrificio que importaria para el pais esta fuerte subvencion otorgada a una empresa particular, tendria siquiera la ventaja de ser temporal i limitada a una suma fija. Entretanto, la compra de esos ferrocarriles en las condiciones proyectadas, importaria un gasto anual indudablemente superior a esa cifra i la pérdida neta del capital que se empleara en adquirir líneas férreas, absolutamente nulas como elemento de esplotacion industrial i de servicio público.

Nos halaga la espectativa de haber dejado suficientemente justificadas las bases del siguiente proyecto de lei que propondríamos oportunamente, caso de que la Cámara rechazara en jeneral, como lo espero, el que ha sido aprobado por el Honorable Senado:

«PROYECTO DE LEI:

Art. 1.° Concédese a la Compañía de los Ferrocarriles de Coquimbo una subvencion de doscientos mil pesos anuales, por el término de 3 años i pagadera por trimestres vencidos.

Art. 2.° Para gozar de esta subvencion, la Compañía deberá obligarse a rebajar en un cincuenta por ciento sus actuales tarifas de fletes i pasajes i a mantener el mismo servicio i movimiento de trenes.

Art. 3.° El Presidente de la República queda facultado para dictar las bases del contrato que con motivo de esta lei se celebre con la espresada Compañía.»

Antes de terminar, señor Presidente, creo útil dar lectura a un notable estudio hecho, sobre el problema en análisis, por un antiguo industrial del departamento de Ovalle, que es, ademas, ventajosamente conocido en el pais como escritor erudito en materias económicas.

La Cámara verá desprenderse de este estudio una conclusion capital, que, en mi concepto, a lo ménos, deberia dominar la resolucion de este negocio. I esa conclusion es que el proyecto en debate está mui léjos de servir a los intereses industriales i económicos de la provincia de Coquimbo.

Si la Cámara estimase, como estima el Diputado que habla, que el estudio del señor Kaulen es concluyente en este sentido, me parece que desechará por unanimidad una idea desgraciada que imponiendo al erario público sacrificios mui penosos i, me atrevo a añadir, poco prudentes para la situacion del pais; hiere en lugar de servir, los intereses de la provincia de Coquimbo, es decir, los intereses nacionales, únicos que lejítimamente puede contemplar la lei.

Hé aquí ahora el estudio de mi referencia que voi a leer a la Cámara, declarando previamente que no acepto, por mi parte, algunos de los conceptos incidentales que contiene, conceptos que, por fortuna, no se rozan con el fondo del problema en debate.

«Mucho se ha discutido en la prensa del sur acerca de los contratos *ad referendum* que ha celebrado el Ejecutivo con las compañías de ferrocarriles de Elqui i de Coquimbo, i se han emitido comentarios sobre su *legalidad*, sobre los fines políticos que con ellos se persiguen i sobre la situacion en que se encuentra la nacion para hacer frente al desembolso que demandaria la compra de los mencionados ferrocarriles, pero en ninguna parte se ha dilucidado aun la cuestion de fondo de estos contratos, que al fin i al fallo debe ser la única que decida al Congreso a aprobarlo o reprobarlo.

»Esta cuestion es: si realmente con estas compras se le presta ayuda eficaz a la minería i agricultura en la provincia de Coquimbo, i si el sacrificio que con tal fin se quiere hacer está en proporcion con las ventajas que se van a producir.

»Trataré de arribar a una contestacion imparcial

a estas preguntas, con respecto al ferrocarril de Coquimbo.

»No se ha publicado el informe del injeniero que se nombró para hacer el estudio del proyecto de compra, i por este motivo no se puede saber en qué consiste el error de este señor, que le ha hecho estimar conveniente para el Fisco la compra del ferrocarril de Coquimbo, pero es mui esplicable que haya caido en algun error, dado el procedimiento sumario que suelen emplear los señores injenieros para estos informes i tasaciones, sobre todo cuando se les comisiona para un estudio fijo i aislado, cual seria, en este caso, el avalúo de la línea del ferrocarril de Coquimbo, de su material rodante, maestranza, etc., i que no hubiere tomado en consideracion la situacion de las industrias en la zona a que está destinado a servir, ni la fuerte competencia que le va a hacer dentro de poco el ferrocarril de San Márcos a Ovalle i de allí a Tongoi.

»En el segundo considerando del decreto que autorizó el contrato *ad referendum* de este ferrocarril se dice: «..... que la adquisicion del ferrocarril de Coquimbo permitirá disminuir las tarifas que en la actualidad rijen, favoreciendo así directamente a la minería.....»; i en un artículo de *La Nacion*, del 19 de abril último; se lee: «No ha habido ni hai estadista serio que no crea i esté convencido de que la alza exajerada de tarifas en los ferrocarriles particulares del norte es la causa principal del aumento en el costo de esplotacion de las minas de cobre.» Conocido el mal, el remedio está en la mano i no se necesita mucho injenio para saber que consiste en la adquisicion o en la subvencion de dichas líneas férreas.

»Segun estas dos afirmaciones, seria de creer que el ferrocarril de Coquimbo está repartiendo anualmente cuantiosos dividendos, porque para hablar de *tarifas exajeradas* se asevera implícitamente que la empresa que las aplica, abusa de su privilejio para apropiarse, a costa de los productores que de ellos se sirvan, de utilidades excesivas.

»Pero ¿dónde están esas utilidades enormes? ¿Cuándo ha pagado el ferrocarril de Coquimbo dividendos que hayan presentado sus acciones como una colocacion provechosa de capital? Hasta el momento en que aparecian rumores de una adquisicion de la línea por el Gobierno, sus acciones se mantuvieron casi invariablemente entre cincuenta i sesenta por ciento en el mercado, i los dividendos de los últimos once años en término medio fueron de 3.8 por ciento anuales.

»¿Se puede llamar *exajerada* una utilidad de 3.8 por ciento sobre el capital nominal invertido en una empresa que por estar destinada a una rejion esencialmente minera, ve con seguridad matemática, que ha de llegar en que se agoten esas minas i su línea queda entónces sin valor?

»¿O se quiere indicar que es la mala administracion de la línea la causa por que, a pesar de los fletes subidos, no produce mayor utilidad?

»A este cargo podemos contestar negativamente todos los que vivimos en estos mundos i tenemos que remitir carga por ferrocarril o bien solo viajamos en él como pasajeros. Es de todos conocida la competencia, circunspeccion i honradez de los empleados de la línea de capitan a paje i la economía que se emplea en su manejo i que a veces raya en tacañería. Ademas, ya se ha conquistado derecho de axioma, la verdad, que el Fisco es mal administrador de negocios; de consiguiente, no se podria esperar por este lado la mejoría de las cosas con la adquisicion de la línea por el Estado. A este respecto solo basta citar el hecho que los empleados de la empresa esperan un mejoramiento de sus sueldos tan luego compre la línea el Gobierno.

»I bien, si no son las ambiciones de utilidad excesiva la causa de los fletes subidos, ni la administracion defectuosa o dispendiosa ¿cuál es la causa de ellos?

»La causa es lo que se puede llamar el pecado orijinal de la empresa. Nos llevaria demasiado léjos entrar aquí en analizar las circunstancias que contribuyeron a producir el resultado que ahora se está palpando, pero baste decir que apreciaciones ilusas del distrito minero al que debió servir el ferrocarril, suposicion de otros minerales que luego resultó inmotivada i, *last not past:* el capricho de competencia entre las empresas de Coquimbo i de Tongoi tienen la culpa de ello. Si se hubiera llevado a cabo el primitivo proyecto de construir una línea desde Coquimbo a Tambillos, de allí a Tongoi i Ovalle; de esta ciudad a Panulcillo por la quebrada del Injenio, esta línea habria sido un buen negocio i se le habria servido a una zona minera i agrícola de estension considerable con fletes baratos. Se metió el capricho de hombres ricos de por medio i el resultado fué que las dos líneas que se hicieron eran otros dos fracasos comerciales; la utilidad que podria haber dejado Panulcillo sirvió para pagar un mui mezquino interes a los accionistas del ferrocarril de Coquimbo, i hasta ahora las industrias del departamento de Ovalle están jimiendo bajo el peso de los fletes subidos.

»Miéntras estén sujetos al paso por la cuesta de «Las Cardas» los productos de las industrias i de la agricultura del departamento de Ovalle, no hai posibilidad que mejoren sus condiciones.

Hé aquí las cifras que lo prueban:

La empresa tenia el 1.° de enero de 1879 un capital nominal de dos millones setecientos cuarenta i siete mil setecientos pesos, un fondo de reserva de ciento cincuenta mil pesos, con una deuda de bonos por amortizar de setecientos dieziocho mil pesos.

»El 31 de diciembre de 1889, es decir, despues de once años, el capital era el mismo (con cien pesos de diferencia), dos millones setecientos cuarenta i siete mil ochocientos pesos.

El fondo de reserva era de.....	$	20,000
I el fondo de refacciones.....		24,158
Total de fondo de reserva.....	$	44,158
I la deuda por amortizar era de.....		365,000

»La empresa mejoró, por consiguiente, su situacion financiera por disminucion en la deuda hipotecaria en trescientos cincuenta i tres mil pesos, i la desmejoró por merma en su fondo de reserva en ciento cinco mil ochocientos cuarenta i dos pesos.

Saldo mejoramiento, doscientos cuarenta i siete mil ciento cincuenta i ocho pesos en once años

o sean veintidos mil cuatrocientos setenta pesos por año.

»Por ser disminucion de una deuda que la empresa se echó encima por un capital que necesitaba para la conclusion de su línea, consideraremos este mejoramiento anual como *utilidad* obtenida sobre el capital. Este capital es de dos millones setecientos cuarenta i siete mil ochocientos pesos, i por tanto la utilidad de la amortizacion hace 0.8 por ciento.

Agregando a esto la utilidad repartida en forma de dividendos i que en los mismos once años fué en término medio de 3.8 por ciento, da un rendimiento total de 4.6 por ciento sobre el capital nominal.

»Hai que advertir que a fines de 1889 la línea no estaba completa, pues faltaba reconstruir el trecho de línea entre Olivo i Puntilla, que, si le cuesta como en el año 1880 a la empresa, demandará cuarenta i cinco mil pesos, i por consiguiente, acabará con lo que resta del fondo de reserva.

»Ademas es preciso observar que estos once años son los únicos de relativa prosperidad de la empresa i que consignó bajo la tarifa subida vijente, que comenzó a rejir el 1.° de enero de 1880.

¡Cuatro i seis décimos por ciento de rendimiento del capital invertido i obtenido en el período mas propicio para la empresa!

»Está pues, claro, a mas no poder, que si el Gobierno pretende *conformarse*, como lo espresó un señor Ministro en el Congreso, con el cinco por ciento del capital que invierte en los ferrocarriles del norte, no solo no podrá bajar los fletes sino los deberá aumentar, pues hoi dia, con la administracion mas económica, con empleados enveterados que no están allí por sus méritos políticos sino solo a causa de su competencia i honradez, la empresa no produce sino 4.6 por ciento.

»Si se quisiera, empero, llevar la proteccion de las industrias en Coquimbo i especialmente en el departamento de Ovalle hasta el punto de desembolsar tres millones de pesos sin tener ningun interes por este dinero, le cuesta al Fisco su ayuda a estas industrias no solo el capital de tres millones sino tambien el interes sobre este capital, pues nadie habia de prestarlo de balde al Gobierno.

«Apreciaremos, para simplificar las cuentas, este interes en cinco por ciento, o sean, redondos, ciento cincuenta mil pesos al año. Los siguientes cálculos prueban que sin arriesgar en la compra los tres millones, se nos ayuda mui eficazmente dándosenos solo los ciento cincuenta mil pesos al año i en la forma de una subvencion *al ferrocarril de Coquimbo*, con la obligacion de que esta empresa baje proporcionalmente su tarifa de carga.

»A este respecto dice el artículo de *La Nacion* a que he hecho alusion mas arriba: «Este proyecto (el de la subvencion) es resistido con sólidas razones por los que temen que la subvencion, en el hecho, vaya al bolsillo de los accionistas, con detrimento del buen servicio de los ferrocarriles protejidos.»

»Estas razones no deben ser mui sólidas, pues ¿cabe una cosa mas sencilla que el arreglo con la empresa del ferrocarril sobre subvencion que he dejado indicado? ¿Cómo iria al bolsillo de los accionistas la subvencion?

»Se sabe, por las memorias que publica todos los semestres la empresa, cuántos son los quintales trasportados de las distintas estaciones i en qué ha consistido esta carga. Pues bien, de los ciento cincuenta mil pesos de la subvencion, se fijarán las porciones con las que se quiere socorrer la industria del cobre, la del manganeso i la agricultura; se reparte sobre el total de quintales de probable carguío a prorata la cantidad de dinero que le haya tocado a la respectiva industria; el dividendo se rebaja del tipo de flete actualmente vijente i se fija como tarifa lo restante, ¡asunto concluido!

»Ateniéndonos a los datos positivos que nos suministra la tabla adjunta, resulta que el término medio de quintales métricos movidos en cada uno de los once años fueron ochocientos diezinueve mil setecientos i su producto doscientos sesenta i cinco mil cuatrocientos veintisiete pesos al año, o sean, por quintal métrico, treinta i dos i un tercio de centavos.

»Si el Gobierno da ciento cincuenta mil pesos al año de subvencion a la empresa i ésta baja en proporcion sus fletes, recibirá del Gobierno ciento cincuenta mil pesos, i en consecuencia, solo necesita para percibir el mismo importe de flete por los ochocientos diezinueve mil setecientos quintales métricos, cobrar al público ciento quince mil cuatrocientos veintisiete pesos, o sea, a razon de catorce centavos el quintal métrico. En una palabra, la empresa podria bajar su tarifa media de flete por quintal métrico de treinta i dos i un tercio de centavos a catorce centavos, o sea, a bastante ménos de la mitad.

»Esto es partiendo de la base que la cantidad de carguío quedase la misma. Si la carga aumentase en un cincuenta por ciento, por ejemplo, la cosa variaria lijeramente.

De la misma tabla adjunta se ve que, repartiendo los gastos comprendidos bajo los acápites 1, 2, 3 i 4, mas los gastos de administracion i los de reparaciones, que en su conjunto forman los gastos efectivos de la esplotacion i mantencion de la via, a prorata sobre los ramos: cargas, pasajeros i varios (sin tomar en cuenta la carga i descarga de buques ni por entradas ni por salidas) corresponden a carga: ciento treinta i seis mil novecientos cuarenta i nueve pesos, o sean 16.7 centavos por cada uno de los ochocientos diezinueve mil setecientos quintales métricos movidos.

Podria entónces la empresa trasportar los ochocientos diezinueve mil setecientos quintales métricos de su tráfico actual como hemos visto a catorce centavos i produciria esta carga.....	$ 115,427
I por el aumento de tráfico tendria que cobrar 16.7 centavos por quintal métrico, que es su costo: cincuenta por ciento de aumento sobre ochocientos diezinueve mil setecientos quintales son cuatrocientos nueve mil ochocientos cincuenta quintales, a 16.7 centavos.....	68,445
Total costo del trasporte de un millon doscientos veintinueve mil quinientos cincuenta quintales métricos.....	$ 183,872

Igual a 14.9 centavos por un quintal métrico que, como se ve, no alcanza todavía a la mitad del actual flete cobrado en término medio.

»Mas si la empresa se resistiera a entrar en este negocio, porque no le produciria ningun provecho inmediato, el Gobierno podria darle de los ciento cincuenta mil pesos de subvencion el diez por ciento. Quince mil pesos anuales como aliciente para hacerla entrar en este arreglo i los ciento treinta i cinco mil pesos restantes, por los que se disminuiria la tarifa de fletes, alcanzarian todavía para bajar la tarifa a la mitad de lo que es hoi, aunque hubiese aumentado el tráfico en un cincuenta por ciento.

»No es necesario demostrar que si la causa del abatimiento de la industria minera en la provincia de Coquimbo son los fletes subidos de sus ferrocarriles, la reduccion de éstos a la mitad deberá dar a esa industria un impulso mui poderoso i sus efectos se harian sentir inmediatamente; pero, en todo caso, dos o tres años, durante los cuales la Nacion haria el sacrificio de la subvencion aludida, bastarian para poner en evidencia los benéficos efectos de la reduccion del flete, i entónces siempre será tiempo para para que el Erario compre este ferrocarril, pues, como entraré a probarlo, de aquí a tres años mas, la empresa no tendrá ningun fundamento para *subir* el precio de la venta, pero muchos para *bajarlo*. Se habrá hecho el esperimento, si por este medio se puede *levantar* la industria minera en la provincia i *hacerlo andar* con un gasto que es insignificante, al lado del riesgo que se quiere correr, de invertir tres millones de pesos en una empresa de carácter mas que problemático, o mas bien, como no vacilo en afirmarlo, con un resultado enteramente negativo.

»Hasta aquí creo haber dejado probado con la lójica de las cifras:

1.° Que si el Gobierno quiere sacar cinco por ciento del rendimiento del capital que acaso invierte en la compra del ferrocarril de Coquimbo, *no solo no podrá bajar la tarifa de fletes vijentes sino que la tendrá que subir;* i

2.° Que si el Gobierno, a trueque de fomentar la industria minera, quiere sufrir la pérdida de los intereses del capital por invertir, se logrará el mismo objeto sacrificando, i en condiciones jenerosas para la empresa, solo estos intereses sin riesgo de votar, a fondo perdido, el capital.

»I esta pérdida seria casi a ciencia cierta, como me será fácil probarlo.

»Es sabido que se haya en construccion el ferrocarril de Ovalle a San Márcos i que, si bien no se concluirá en el plazo fijado por el contrato respectivo, está relativamente próximo el dia que esta nueva línea se entregará al tráfico.

Antes que esta línea principal se concluya, estará ya concluida la pequeña línea de Ovalle a Cerrillos, cuyo trazo i presupuesto están terminados i cuya ejecucion está pendiente solo de la aprobacion por el Congreso de la lei que el Ejecutivo le ha presentado. No se puede suponer que sufra retardo la aprobacion de este proyecto, pues sin la línea de Ovalle a Cerrillos la principal a San Márcos no tendria objeto o, por lo ménos, no produciria ningun beneficio a la provincia.

»En efecto, es conocido que ninguna de las dos líneas férreas que ahora tiene el departamento de Ovalle llega a la misma ciudad de este nombre; *el ferrocarril de Tongoi, que es el que tiene privilejio para llegar allí, queda con su estacion mas próxima: «Cerrillos» a 28 kilómetros de distancia de Ovalle* i el ferrocarril de Coquimbo dista de la estacion de término, «Angostura», que es donde se recibe la carga, 18 kilómetros del pueblo.

»¿Qué facilidad habria entónces para los productores de Ovalle, ya fuesen mineros o agricultores, conducir su produccion a la estacion del ferrocarril de Ovalle a San Márcos mas próxima para ellos, hacerla llevar por tren hasta el pueblo de Ovalle, volverla a meter en carreta o al lomo de la mula para desde allí llevarla a cualquiera de las estaciones de término, ya del ferrocarril a Tongoi o de Coquimbo embarcarla nuevamente en el tren i llevarla a la costa?

»Salta a la vista del mas lego, que seria mas ventajoso para el productor seguir la práctica de un dia i llevar a lomo de mula hasta las citadas estaciones del ferrocarril de Coquimbo o de Tongoi la carga que tiene que remitir.

»Es, pues, una necesidad imprescindible el pronto despacho del proyecto que autoriza la construccion del ferrocarril de Ovalle a Cerrillos si no se quiere condenar a la esterilidad el grueso capital que se está invirtiendo en la línea de Ovalle a San Márcos.

»Se me observará que el Gobierno, una vez dueño del ferrocarril de Coquimbo, podria prolongar esta línea hasta el pueblo de Ovalle i facilitar así la comunicacion con la costa. Pero, les digo, a esto se opone el privilejio del ferrocarril de Tongoi, que tiene que correr unos cuantos años todavía (seis, si no me equivoco) i por el otro lado, con esta medida no se sale del atolladero, por cuanto siempre quedaria subsistente el inconveniente de la cuesta de las Cardas, que es la causa precisa e insalvable de los fletes subidos.

»Aparte de esto, con la medida de hacer empalmar el ferrocarril de San Márcos con el de Coquimbo i supresion de la línea de Ovalle a Cerrillos, quedarian escluidos del beneficio de la fácil viabilidad todas las las haciendas entre Ovalle i la Costa, que son precisamente las mas importantes i grandes del departamento.

«Es de tal manera necesaria la comunicacion de Ovalle con la costa por la via de Cerrillos, que se debe considerar ya como un hecho inevitable.

»Partamos de esta base, demos por concluida la línea de San Márcos a Tongoi i contemplemos, por un momento, los efectos de la apertura de esta nueva via de comunicacion.

»Desde luego, es necesario advertir que la nueva línea no tiene ningun impedimento como el ferrocarril de Coquimbo, ninguna cuesta alta que vencer; la mayor gradiente entre Ovalle i Cerrillos es de 2 por ciento, entre Ovalle i San Márcos de $1\frac{1}{2}$ por ciento; la distancia de Ovalle a Tongoi por la línea es de 74 kilómetros i la de Ovalle a Coquimbo 97 kilómetros.

»Es, ademas, de trocha angosta i por consiguiente escusa la afirmacion que el flete tiene que ser mucho mas bajo que en el ferrocarril de Coquimbo.

»No cabe, entónces, duda alguna que todos los

artículos de produccion que por su naturaleza deben buscar la costa para ser embarcados ya al cabotaje o al estranjero, o bien para ser fundidos como los minerales de cobre, i que forman la casi totalidad de los productos de los departamentos de Ovalle i Combarbalá, tomarán el camino de Tongoi desde que va ser mas barato i no ofrecerá molestia ninguna.

»Para la fundicion de los minerales de cobre existe en Tongoi un establecimiento que hoi está poco ménos que paralizado i que reviviria con los minerales que el *ferrocarril de San Márcos* llevaria allí desde los distritos mineros nuevos que se abrirán a la esplotacion.

»Está, igualmente, claro que la carga que vendria de Valparaiso para el comercio de Ovalle i Combarbalá seria desembarcada en Tongoi por la misma razon de la mayor baratura del flete.

»I si se hace puerto mayor a Tongoi, como seria necesario a causa de la importancia que adquiriria, allí se establecerán casas de comercio que traerán mercaderías de Europa, etc., i comprarán artículos de esportacion lo mismo que sucede ahora en Coquimbo.

»Una parte no despreciable del *tráfico de pasajeros* le seria tambien quitado al ferrocarril de Coquimbo, porque tomará el mismo camino que la carga que le sirve de fundamento.

»Le quedaria al ferrocarril de Coquimbo de productos agrícolas del departamento de Ovalle solo aquella parte que estuviese destinada al consumo local de Coquimbo i Serena i que es tan reducida que no hai para qué tomarla en consideracion.

»De carga minera irian por el ferrocarril de este lado sur de la cuesta de las Cardas los ejes i combustibles de Panulcillo i minitas adyacentes i i el manganeso «Corral Quemado» que se carga en Angostura.

»Aquí es el momento de dejar constancia del hecho público i notorio que las minas de Panulcillo están poco ménos que agotadas al punto que la Compañía no tiene metales para tener funcionando mas de la mitad de su establecimiento.

»Hace tiempo ya que la esplotacion de Panulcillo está decayendo i lo mismo pasa con las demas minas de cobre de la zona del ferrocarril de Coquimbo como lo declaran los informes semestrales del directorio i superintendente de la empresa. Por ejemplo, en el informe de este funcionario del 24 de julio del año 1884, en la pájina 11 de la memoria, dice lo siguiente:

»La baja en el precio del cobre naturalmente ha ejercido una influencia perjudicial sobre la esplotacion de las minas situadas en los distritos que se valen del ferrocarril para su carguío, *pues la mayor parte de ellas están pobres hoi i producen solamente metales de baja lei* i el tráfico de minerales, como una consecuencia natural, manifiesta una disminucion de carguío.» Desde entónces ha seguido gradualmente la disminucion como lo manifiestan las siguientes cifras: en todo el año 1886 el ferrocarril ha trasportado cuarenta i ocho mil trescientos ochenta i tres quintales métricos de eje i ochenta i dos mil ochenta i cinco de coke, (representa estos dos artículos casi esclusivamente el tráfico a Panulcillo) i en el año 1889 los ejes trasportados fueron treinta i dos mil ciento cincuenta i cuatro quintales métricos, i el coke cuarenta i tres mil novecientos seis, lo que da para ejes una merma de treinta i tres por ciento m/m. i para coke una de mas de cuarenta i seis por ciento. I no se puede alegar que la causa de esta disminucion ha sido otra que el agotamiento de las minas, pues en 86 el precio medio del cobre fué de diezisiete pesos i en el 89 de diezisiete pesos cincuenta i siete; en 86, el cambio medio fué de veinticuatro chelines i en 89 de veintiseis chelines.

»La pequeña diferencia en el precio del cobre en contra del año 89, está mas que compensada con el mejor cambio en el mismo año que le permite a la Compañía de Panulcillo traer de Europa el coke a un precio mas barato.

»Tambien es necesario establecer lo que en este departamento nadie ignora, que los cerros en la zona del ferrocarril de Coquimbo están demasiado cateados i que toda veta que ofrecia alguna espectativa ha sido *reconocida con empeño sin que haya habido ningun* resultado de mediana importancia ni en los tiempos de la última gran alza del cobre, que daba a los mineros precios al lado de los cuales no era de ninguna consideracion diez o veinte centavos de flete mas o ménos en quintal métrico.

»*No son todas pruebas numéricas* las que se han citado, pero basta enunciar los hechos para que se comprenda que el carguío del ferrocarril de Coquimbo no tiene espectativa sino de disminuir considerablemente i de allí mi afirmacion, que en algunos años mas no puede valer lo mismo la empresa del ferrocarril de Coquimbo, o por lo ménos, no puede valer mas.

»El aumento en el carguío jeneral del ferrocarril, que segun se nota en la tabla adjunta comenzó con el año 1885, es debido únicamente a la industria del manganeso i de fierro para la fundicion de plata. Sobre este carguío conviene observar que la mayor parte de quintales métricos de estos minerales, (el fierro íntegro) trasportados por la empresa, han sido embarcados en las estaciones de Serena i Peñon, es decir, en estaciones mas cercanas a Coquimbo, donde el flete es barato i sobre las que pesa solo de un modo indirecto el inconveniente de la «Cuestas de las Cardas.»

»Es mui significativa la apreciacion que han hecho los capitalistas de la negociacion que propone el Congreso al Gobierno.

»En la tabla adjunta se vé que la cotizacion media que han tenido las acciones durante los años 79 a 86 es de cincuenta i cinco por ciento del valor nominal, miéntras que ahora, que van camino de su realizacion los proyectos acariciados por algunos de los accionistas i con empeños perseguidos de tiempo atras, de vender la línea al Gobierno, las ventas de las acciones se hacen a ochenta i ochenta i dos por ciento.

»Esto solo prueba que el Fisco va a ser la víctima de este mal negocio, pues los accionistas, con la simple espectativa de deshacerse de su ruinosa propiedad, ven subir considerablemente el precio de sus acciones.

»I a fé que tienen motivo para estar alegres porque no deja de ser halagadora la idea de recuperar casi íntegro el dinero que invirtieron en una empresa que desde el dia en que se iniciara fué un fracaso comercial.

»No es cosa cualquiera alcanzar semejante redencion en un momento en que las minas que motivaron

la especulacion estan agotadas cuando está en activo trabajo una nueva línea que por las condiciones favorables en que está colocada le va a ser aplastadora competencia.

»A los habitantes del departamento de Ovalle nos impone, despues del deber de patriotismo, nuestro propio interes la obligacion de mirar este negocio, no con los ojos de los estadistas que se inspiran en el artículo de *La Nacion* de que he hecho mencion mas arriba, sino con los de interesados, que palpamos diariamente las necesidades de la localidad i tratamos de conjurar los peligros que amenazan destruir nuestras esperanzas en un mejoramiento de la situacion.

»I estos peligros no son imajinarios; existen, pues sabemos que hai quienes despliegan todas las velas para conseguir que pase el proyecto de compra del ferrocarril de Coquimbo antes que autorice el Congreso la construccion de la línea entre Ovalle i Cerrillos.»

Continúa el señor Kaulen haciendo otras observaciones que son ya de un carácter jeneral, i por eso no molesto mas a mis honorables colegas con su lectura.

Dejo la palabra, señor Presidente.

El señor VIDELA (Presidente).—Se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

M. E. CERDA,
Jefe de la Redaccion.