

# Sesion 42.<sup>a</sup> extraordinaria en 10 de enero de 1916

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CHARME

## Sumario

El señor Ibáñez (Ministro del Interior) espone el programa del Gabinete que preside.—El señor García de la Huerta, en nombre de la alianza, i el señor Salinas, en nombre de la coalicion, declaran que esas agrupaciones politicas prestarán su concurso al nuevo Ministerio.—Se pone en discusion el proyecto que autoriza el cobro de las contribuciones fiscales i municipales, i es aprobado en jeneral.—A peticion del señor Claro se deja la discusion particular del mismo proyecto para la próxima sesion.—Continúa la discusion particular del presupuesto de los ferrocarriles del Estado.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa la discusion particular del mismo proyecto.—Se levanta la sesion.

## Asistencia

*Asistieron los señores:*

Alessandri Arturo	Letelier Silva Pedro
Alessandri José Pedro	Mac Iver Enrique
Barros E. Alfredo	Ochagavía Silvestre
Bascuñan S. M. Ascanio	Ovalle Abraham
Búrgos Gregorio	Reyes Vicente
Claro Solar Luis	Salinas Manuel
Correa Ovalle Pedro	Tocornal Ismael
Figueroa Joaquin	Urrejola Gonzalo
García de la H. Pedro	Valderrama José M.
Gatica Abraham	Varas Antonio
Guarello Anjel	Walker M. Joaquin
Lazcano Fernando	Yáñez Eliodoro

I los señores Ministros del Interior, de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion, de Justicia e Instruccion Pública, de Hacienda,

de Guerra i Marina i de Industria i Obras Públicas.

## Lei de contribuciones

El señor **Charme** (Presidente).—Se ha recibido de la Honorable Cámara de Diputados el proyecto de lei que autoriza el cobro de las contribuciones. En conformidad al Reglamento, lo pongo en el primer lugar de la tabla.

Ofrezco la palabra.

Terminados los incidentes

El señor **Charme** (Presidente).—Corresponde tratar del proyecto a que acabo de referirme.

*El señor Secretario empieza la lectura del proyecto que autoriza el cobro de las contribuciones fiscales i municipales.*

*En estos momentos llegan a la Sala los señores Ministros de Estado.*

El señor **Ibáñez** (Ministro del Interior).—Pido la palabra.

El señor **Charme** (Presidente).—Como ya estábamos en la órden del dia, solicito el asentimiento del Honorable Senado para conceder la palabra al señor Ministro.

Puede usar de la palabra Su Señoría.

## Programa ministerial

El señor **Ibáñez** (Ministro del Interior).—En primer término, señor Presidente, i ántes de espresar los propósitos de realizacion inmediata que tiene este Gabinete, debo esplicar a la Honorable Cámara las razones que S. E. el Presidente de la República ha tenido para organizarlo i que nosotros hemos tenido para entrar a formar parte de él.

Dentro de nuestro réjimen político normal, el Gobierno debe ser ejercido por el Presi-

dente de la República i por gabinetes propiamente parlamentarios, que representen la mayoría política de ambas ramas del Congreso.

De esa manera se realiza el ideal de los gobiernos republicanos: que haya un partido o combinacion de partidos homogéneos que asuman la direccion de los negocios públicos i respondan de ella, i que haya al mismo tiempo un partido o varios partidos que vijilen, que fiscalicen la conducta de los que gobiernan i les sirvan de contrapeso i garantía de acierto i de correccion.

Este Ministerio en el cual están jenuinamente representados los seis partidos que existen en el país, es por tanto un Gabinete extraño a las formas ordinarias de nuestro régimen parlamentario de Gobierno.

No se ha llegado a él por obra de la voluntad de nadie, sino en razon de un hecho mas poderoso que las aspiraciones de los partidos políticos: la coalicion liberal-democrática, conservadora, nacional, se encontraba en mayoría en la Cámara de Diputados i en minoría en la Cámara de Senadores, la alianza liberal, radical democrática, se encontraba, por el contrario, en mayoría en el Senado i en minoría en la Cámara de Diputados.

En tales condiciones no era posible organizar i mantener un Gabinete propiamente político i parlamentario, de coalicion o de alianza, i que sería apoyado por una Cámara i rechazado por la otra.

Las declaraciones hechas por los partidos en la Cámara de Diputados i el voto pronunciado por el Senado así lo dejaron establecido.

En tales condiciones, los intereses públicos imponian al Presidente de la República i a todos los partidos el procurar la organizacion de uno de estos gabinetes que en circunstancias análogas se han formado en nuestro país, de uno de esos gabinetes que han recibido la denominacion de universales, por estar representados todos los partidos o por contar con el apoyo de todos ellos.

En circunstancias ordinarias habria sido posible talvez afrontar algunas dificultades i tropiezos hasta llegar a producirse una mayoría política en ambas ramas del Congreso; pero en presencia de las graves perturbaciones que la guerra europea ha producido en las industrias, en el comercio exterior, en la hacienda pública, i, en jeneral, en la vida toda de la nacion, no era patriótico que los partidos se mantuvieran largo tiempo en sus encontradas posiciones i sin dar al país un Gobierno que contara con el apoyo de ambas Cámaras i que estuviera en situacion de resolver los graves i urjentes problemas de la hora actual.

El desacuerdo de ambas Cámaras solo nos ofrecia las mas oscuras perspectivas.

Queda así esplicada la iniciativa de S. E. el Presidente de la República para organizar este Gabinete i la patriótica acogida que le han prestado las agrupaciones políticas.

La propia naturaleza i composicion del Ministerio importan la eliminacion de todo propósito partidarista.

La prescindencia electoral mas absoluta, que es un deber para todo Gabinete, es una necesidad para el que hoy se presenta al Congreso, ya que en él están representados todos los partidos. Las elecciones extraordinarias de Concepcion i de Copiapó, que tendrán lugar en pocos días mas, nos suministrarán la oportunidad de dar a estas palabras la confirmacion de los hechos.

El propósito principal de este Ministerio es el de abordar en sus variadas facetas los problemas económicos relacionados con la hacienda pública, con las industrias en jeneral, i con el comercio exterior de la República.

En primer término solicitaremos del Congreso las medidas que son indispensables para atender al pago de los cuantiosos saldos en contra del Estado que han venido acumulándose en los últimos años i especialmente desde que estalló la gran conflagracion europea.

En segundo lugar, el Gobierno espera obtener del Congreso nuevos recursos que permitan al Estado nivelar en lo posible el ejercicio financiero del año que ahora se inicia.

Para llenar estas necesidades, el Gobierno sostendrá resueltamente todas las economías que sea posible hacer en el presupuesto de gastos de la nacion; i por doloroso que sea, se absterá por ahora de proponer o de patrocinar la construccion de otras obras públicas que las ya contadas que están en ejecucion.

Persiguiendo esos mismos fines, el Gobierno se propone solicitar el despacho inmediato de los proyectos de lei que reforman la contribucion de haberes i la de patentes profesionales e industriales.

Esas reformas pueden aumentar las entradas anuales de la nacion en veinte millones de pesos a lo ménos, sin necesidad de cambiar sustancialmente nuestro régimen tributario, tarea que seria larga i muy dolorosa en momentos de aguda crisis como la que atravesamos.

Para completar esta obra de nivelacion de la Hacienda pública, el Gobierno someterá al Congreso en primera oportunidad otras medidas extraordinarias, entre las cuales debemos señalar desde luego la contratacion de un empréstito interno, que consideramos de

fácil colocacion i al cual es forzoso acudir por encontrarse cerrados los mercados extranjeros.

En cuanto a la marcha económica jeneral, el Gobierno estima que las industrias principales del país, la agricultura, la industria salitrera i la minería, quedarían en situacion de salvar a la República de la mayor parte de las perturbaciones producidas por la guerra europea si el Congreso i el Gobierno encuentran los medios prácticos de asegurar el transporte al extranjero de los productos de esas industrias.

El Gobierno estudia activamente diversas medidas encaminadas a ese fin, i tenemos la satisfaccion de manifestar a las Cámaras que creemos llegar en poco tiempo a resultados que nos pongan a cubierto del peligro de que el salitre, el trigo i los metales solo pudieran esportarse en parte o pagando fletes ruinosos i comercialmente imposibles.

El Gobierno se limita a manifestar los propósitos ya expresados, que se refieren a las medidas que la situacion económica i las dificultades del Erario público requieren con caracteres apremiantes.

Salvadas esas necesidades urgentes i graves, el Gobierno se hará un deber en solicitar el despacho de las leyes que tengan por objeto el mejoramiento de los servicios permanentes del Estado.

Antes de terminar, señor Presidente, quiero hacer una declaracion que fluye de las circunstancias i de la forma en que se ha organizado este Gabinete: no pretendemos que este Ministerio signifique una solucion política de carácter estable; por el contrario, consideramos que esta fórmula de Gobierno es transitoria, i estamos listos a resignar estos puestos ante S. E. el Presidente de la República tan pronto como se haya producido entre los partidos cualquiera evolucion que permita volver al régimen parlamentario normal, o sea, la formacion de una mayoría política en ambas ramas del Congreso.

El señor **García de la Huerta**.—S. E. el Presidente de la República ha tenido la patriótica idea de pedir su concurso a todos los partidos políticos para salvar las graves dificultades por que atraviesa la administracion pública en estos momentos.

Tanto el jefe del Gabinete como los distinguidos políticos que lo acompañan, por su experiencia i servicios prestados al país, harán labor útil i fructífera con el decidido i entusiasta concurso del Parlamento.

Es urgente que el Congreso despache los presupuestos en el breve plazo de este mes,

haciendo en ellos las mayores reducciones posibles, sin perturbar profundamente los servicios, pero suprimiendo los gastos i empleos inútiles.

Debe igualmente el Congreso despachar la lei de contribuciones, creando nuevos recursos con impuestos que sean equitativos, justos i de fácil percepcion, i mejorando la recaudacion de los existentes, como, por ejemplo, el de alcoholes.

La agricultura nacional se encuentra en presencia de una buena cosecha, pero sus productos no tienen precios remunerativos por falta de fletes. Es indispensable que el Gobierno i el Congreso se preocupen pronto de este asunto.

Para dar feliz solucion a estos problemas será necesaria toda la preparacion i patriotismo de que están adornados los señores Ministros i el concurso de sus respectivos partidos. Persiguiendo tan elevados propósitos, harán un señalado servicio al país i merecerán el aplauso de sus conciudadanos.

La alianza liberal estima, pues, que en las circunstancias graves por que atraviesa el país, a causa principalmente de la guerra europea, la organizacion de este Ministerio, en que están representados todos los partidos, responde a una verdadera necesidad pública.

Esta suspension de la lucha partidista permítase resolver con acierto i con rapidez los numerosos i graves problemas a que me ha referido.

Por eso los Senadores aliancistas aceptamos con gusto la organizacion de este Ministerio i su programa, i le prestaremos franco concurso.

El señor **Salinas**.—Los Senadores que militamos en las filas de la coalicion acogemos con agrado al Gabinete que se presenta hoy ante esta Honorable Cámara. El es formado por personas que han tenido una figuracion política de bastante notoriedad i que aportan un considerable caudal de conocimientos i de experiencia. Su programa es un programa de trabajo i para su realizacion puede contar con nuestro decidido apoyo. Si algunas dificultades encuentra en su camino, ellas no serán oriñadas por estos partidos.

### Lei de contribuciones

El señor **Charme** (Presidente).—Continúa la discusion del proyecto de lei sobre el cobro de las contribuciones.

*El señor Secretario termina la lectura del referido proyecto.*

El señor **Charme** (Presidente).—En discusion jeneral el proyecto.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate. Si no hai oposicion se dará por aprobado el proyecto.

Aprobado.

Si no hai inconveniente por parte del Senado, se pasará desde luego a la discusion particular.

El señor **Claro Solar**.—Con solo la rápida lectura hecha por el señor Secretario, es mui difícil formarse concepto cabal de algunos incisos; así, por ejemplo, me parece haber oido, en el que corresponde a la Municipalidad de Tacna, el impuesto de mojonazgo i sisa, materia sobre la cual desearia hacer algunas observaciones, pues, a mi juicio, este impuesto no debe existir por mas tiempo.

Ademas, el proyecto adolece de algunos errores en la referencia de las leyes que en él se citan.

Pediria, por esto, que se dejara la discusion para mañana.

El señor **Quezada Acharan** (Ministro de Hacienda).—Acepto la proposicion del honorable Senador de Aconcagua, a fin de dejar para mañana la discusion particular de este proyecto.

Debo, sí, hacer presente a Su Señoría que en la Cámara de Diputados se encargó a la Mesa que rectificara las citas de las leyes a que Su Señoría se ha referido, de manera que creo que deben estar conformes las referencias.

El señor **Charme** (Presidente).—Si no hubiera inconveniente, se continuaria discutiendo este proyecto en la órden del dia de la sesion de mañana.

Queda así acordado.

### Inscripciones electorales en Concepcion

El señor **Búrgos**.—¿Estamos en los incidentes?

El señor **Charme** (Presidente).—Nó, señor Senador. Estamos en la órden del dia.

El señor **Búrgos**.—Yo creia que estábamos en el primer cuarto de hora, i que aun no se iniciaban los incidentes.

Pido, entónces, el asentimiento de la Sa'a para decir dos palabras.

El señor **Charme** (Presidente).—Si no hubiera inconveniente, concederia la palabra al honorable Senador de Concepcion.

Acordado.

El señor **Búrgos**.—Supongo que habrá llegado a la Mesa una nota del Ministro de la Corte de Concepcion en que solicita que por

Secretaría se verifique si las inscripciones que se guardan en el Senado están conformes con una lista de ellas que se publicó allá i que remitió el referido Ministro.

El señor **Charme** (Presidente).—El señor Secretario dice que ha llegado i que el señor archivero está haciendo la confrontacion.

El señor **Búrgos**.—Estando próxima una eleccion en aquella provincia, talvez habria conveniencia en evacuar cuanto ántes esta dilijencia.

### Presupuesto de los ferrocarriles

El señor **Charme** (Presidente).—Corresponde continuar la discusion particular del presupuesto de los ferrocarriles.

En la sesion anterior quedó con la palabra el honorable Senador por Aconcagua. Puede Su Señoría usar de ella.

El señor **Claro Solar**.—Respecto del artículo 1.º del proyecto que propone la Comision, no tengo observaciones que hacer, por que acepto el cálculo de entradas i gastos que en él se indica, en la intelijencia, naturalmente, de que han de hacerse en el ejercicio de este presupuesto las economías que importa la proposicion que me he permitido formular, para que se revise la planta de empleados a contrata, autorizando al Consejo para darles a estos empleados la gratificacion que les corresponda, en la misma forma que establece la lei 2,346.

He mandado a la Mesa esta indicacion, que se agregaria como artículo 3.º del proyecto.

En lo demas, me parece que a la vez tendrá que modificarse este presupuesto con las variaciones que el mismo Consejo introducirá en él en lo relativo a las tarifas, que hai conveniencia en amoldar a las necesidades del pais, de acuerdo con sus intereses.

Por lo tanto, me limito a reiterar la indicacion que ya he formulado, i que entiendo está en la Mesa.

El señor **Charme** (Presidente).—Oportunamente pondré en discusion el artículo propuesto por Su Señoría.

El señor **Urrejola**.—Creo que en este artículo 1.º caben las observaciones que voi a formular ante el Senado, i que espero que no habrán de caer en el vacío en el ánimo de mis honorables colegas.

En la Direccion Jeneral se ha debatido largamente el resultado del ejercicio de la lei que rije desde principios del año 14.

El honorable señor Valdes Vergara ha criticado el poco éxito de la nueva administracion. Sin embargo, debo reconocer, i ningun chileno puede dejar de reconocerlo, lo honro-

so del sacrificio hecho por todos los miembros que componen el Consejo Directivo, sacrificio impuesto para encarrilar este servicio por un mejor camino.

Insistiendo en lo dicho, o sea que nadie puede dudar ni desconocer el gran sacrificio que los distinguidos ciudadanos que forman el Consejo se han echado sobre sus hombros, para hacer una administracion mas económica en la Empresa de los Ferrocarriles, siento tener que formular algunas observaciones que comprueban que si mui grande ha sido la voluntad i mui nobles los propósitos de los que tienen en sus manos el manejo de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, en la práctica no ha resultado conveniente mas de uno de los acuerdos tomados en la mas grave de las funciones que están encomendadas al Consejo Directivo i direccion del ramo.

He tratado en otras ocasiones, mas o ménos someramente, el punto relacionado con las entradas de los ferrocarriles, o sea, las tarifas que sirven de base para estas entradas.

En el presupuesto que discutimos se consulta por:

Tarifas de pasajeros.....	\$ 20.000,000
Tarifas de equipajes.....	3.600,000
Tarifas de carga.....	46.400,000
	\$ 70.000,000

Con estas entradas, que son todas producidas por el movimiento de pasajeros, equipaje i carga, se hacen todos los gastos de la Empresa.

I yo creo, que si se da a estas entradas una reparticion mas equitativa i se adopta un procedimiento mas ajustado a las conveniencias jenerales de las industrias i del comercio, i se modifica al mismo tiempo el régimen de tarifas, yo creo, lo repito, que el Senado haria una gran obra

Voi hacer una relacion mas o ménos rápida de cómo se procedió por el Consejo de los Ferrocarriles a tomar el acuerdo de modificar la tarifa que rejia en 1913, desde 1908.

En la sesion de este Consejo celebrada el 30 de junio de 1914, segun el acta respectiva, el Director Jeneral hizo presente que estaba terminado el estudio de las nuevas tarifas i que a fin de principiar cuanto ántes a resolver este problema debia enviarse el estudio en referencia a la comision nombrada por el Consejo para ocuparse en este asunto, compuesta de tres de sus miembros.

Con motivo de haberse tratado someramente del plan de estas tarifas en el seno del

Consejo, el señor Valdes Cuevas espresó los siguientes conceptos, que creo conveniente conozca el Senado:

«El señor Valdes Cuevas está de acuerdo en la necesidad que existe de alzar las tarifas; pero llama la atencion a que la reorganizacion de los servicios ferroviarios se está efectuando de modo que no se disminuyen los gastos de los ferrocarriles chilenos; con las inversiones que se hacen en los ferrocarriles franceses, i con las cifras a que da lectura, llega a la conclusion de que en nuestro país los gastos son excesivamente subidos. Estima, por esto, que es tiempo de que el Consejo se preocupe de reducir las inversiones, principalmente disminuyendo el número de empleados i exijiendo a los que queden un mayor rendimiento en sus trabajos.»

Despues el mismo señor Valdes Cuevas espresa que «creo que el alza de las tarifas no debe ser mui elevada, i estima que bastará un aumento de diez por ciento sobre las actuales para obtener el resultado que se persigue. Se atreve a hacer esta declaracion en vista de que los gastos efectuados por la Empresa en 1913 pudieron haber sido cubiertos con las entradas, si las tarifas hubiesen sido un diez por ciento superiores a las vijentes».

El señor Valdes Vergara, cuya opinion es tan conocida, espresó en aquella sesion lo siguiente:

«El señor Valdes Vergara quiere dejar constancia de lo que viene repitiendo desde que el Consejo inició sus tareas. Es verdad que la lei obliga a la Empresa a costear sus gastos con el producto de sus entradas, o sea, a subir las tarifas, si ello fuere necesario; pero manifiesta que la lei ha sido dictada i el Consejo creado para reorganizar los servicios de la Empresa, i que, de consiguiente, no acepta el alza de tarifas, sin que ántes se proceda a disminuir los gastos exajerados que hoy existen i a poner orden en los diversos servicios ferroviarios».

Esto ocurrió en la sesion de 30 de junio de 1914.

En la sesion de 25 de julio del mismo año presentó su trabajo la comision nombrada por el Consejo para estudiar las tarifas propuestas por la Direccion. En esa sesion el señor Correa, miembro de esa comision, espresó «que dicho estudio se ha inspirado, para fijar la base de las nuevas tarifas, en el cálculo probable de gastos para el año entrante, que, despues de algunas consideraciones, se fija en setenta i cinco millones de pesos mas o ménos».

Se abrió un debate bastante estenso e interesante en aquella sesion, debate que

hubiera sido conveniente dar a conocer al Congreso i al país cuando las tarifas fueron presentadas al Consejo i entregadas luego despues a la publicidad en agosto del año pasado.

Voi a leer algunos conceptos emitidos por algunos miembros del Consejo sobre el particular; así se verá que yo no he estado muy léjos de la verdad al calificar como he calificado el réjimen de tarifas existente.

El señor Letelier comienza por manifestar: «Que no debe el Consejo temer que sea su propósito obstruir los acuerdos que tienen por objeto equilibrar las finanzas de la Empresa, por dolorosos que ellos sean para el país i mas aun para las personas que deban soportar la responsabilidad de proponerlos i dictarlos.

El camino que ha de recorrerse para llegar a la situación de equilibrio de los gastos con las entradas, está indicado con solo hacer la enumeración de lo mucho malo que de todas partes surge. Alguna parte de ese camino puede recorrerse en poco tiempo i ojalá se hubiera podido avanzar mas en lo andado; haber hecho estensivo a todos los servicios la disciplina, el órden, el espíritu de economía, de correcta esplotación, que empieza a notarse en el ramo de transporte, i haber logrado en otros las crecidas economías que, aun en breve, sería una realidad en la provision de carbon i la proflijidad con que se ha hecho últimamente la adquisicion de materiales.»

Agrega que «hubiera desea lo seguir el camino que, en una de las primeras sesiones celebradas por el Consejo, indicaba la palabra autorizada de don Francisco Valdés Vergara, de haber agotado primero todos los medios de economía, ántes de haber puesto nuestras manos en la obra de la revision, del alza de tarifas.

Debe decir tambien con franqueza que se ha removido a todo el personal, se han aumentado sus sueldos, lo que es muy de justicia, pero su número no ha sido disminuido, salvo muy contadas oficinas i servicios.

Talvez ha parecido a algunos equitativo buscar el equilibrio de la Empresa alzando las tarifas, guiados por el concepto tantas veces repetido, pero falso, de que las tarifas de los Ferrocarriles del Estado de Chile son las mas bajas del mundo, i que se mantendrian siempre entre las mas bajas, a pesar del alza que moderadamente propone el proyecto que se va a discutir.»

En seguida, entra el consejero señor Letelier a hacer un estudio de las tarifas que rijen en todos los países del mundo, tanto en Eu-

ropa como en Norte i Sud-América; i encabeza este estudio con la frase: «Nuestra red ferroviaria no presenta anomalías notables que falseen toda comparacion con el comun de las empresas, ni por su trazado ni por la estensidad de su tráfico ya próximo en algunos sectores, a la saturacion de la línea.

Ese precio de costo por unidad pasajero-kilómetro o tonelada-kilómetro transportado, mas la márgen p queña de utilidad, forma lo que se llama la tarifa media, suma de los gastos directos o indirectos i de la utilidad de la Empresa por unidad.»

Despues da lectura a un estudio sobre la clasificación que rije en Europa i en algunos países de América, i al cual voi a referirme. El señor Letelier hizo un estudio basado en una moneda uniforme: en centésimos de franco en por tonelada kilométrica en los diversos países, i estimó como base de moneda el franco, que equivale a un peso diez peniques.

TARIFAS DE DIVERSOS PAISES POR TONELADA KILOMETRICA EN CENTESIMOS DE FRANCO O SEA EN CENTAVOS DE 100:

	Centésimos de franco
1 Suiza.....	8. 3
2 Inglaterra (en 37,500 kilómetros)..	7. 2
3 Chile, proyecto (1).....	6.24
4 Noruega (en 2,500 kilómetros).....	6.
5 Arantia, línea del oeste.....	4. 9
6 Austria-Hungría.....	4. 7
7 Estado francés.....	4. 7
8 Alemania.....	4. 5
9 Japon, ferrocarriles particulares....	4.17
10 Alsacia Lorena 2,075 kilómetros ..	4. 1
11 Prusia, 37,200 kilómetros.....	3. 7
12 Francia, 40,000 kilómetros.....	3. 7
13 India inglesa.....	3. 2
14 Japon ferrocarriles del Estado 7,837 kilómetros.....	3.04
15 Estados Unidos 378,000 kilómetros	2.47

El señor Letelier, al colocar a Chile en tercer lugar entre los países de clasificación mas subida, ha sufrido un error. El señor Letelier parte de la base de que el aumento era de veinticinco por ciento sobre la tarifa anterior de 4.90 que rejia en 1913, para sacar el precio de 6.24 por tonelada kilómetro. Pero, como en realidad de verdad el alza media de la tarifa por carro completo en todas las distancias es de cincuenta por ciento, moneda por ciento, resulta que el precio es de 7.3 centésimos de franco por tonelada-kilómetro. Por consiguientemente

te, Chile queda colocado en segundo lugar, a continuacion de Suiza.

Debo todavía llamar la atencion a que si este último pais queda con una clasificacion superior en un centavo a la de Chile por tonelada kilométrica, es necesario tener presente que Suiza es un pais mui accidentado, lo que, naturalmente, se traduce en un aumento de gastos.

Ademas, debe tomarse en cuenta que en los quince paises a que me acabo de referir la tarifa sirve no solo para costear los gastos sino tambien para proporcionar entradas suficientes que reembolsen el interes i la amortizacion de los capitales invertidos.

Casi todos los ferrocarriles del mundo son particulares. Solamente los de Alemania, unos cuantos de Francia i mui pocos de la República Arjentina son de propiedad del Estado.

En cuanto a la tarifa de pasajeros que en su estudio pone el señor Letelier en cuarto lugar entre los quince paises citados, debe tomarse en cuenta que en todos ellos, el pasajero tiene derecho a llevar equipaje hasta por cincuenta kilogramos i acá se paga subido flete por él.

De modo que agregado el flete de esos cincuenta kilogramos al valor del pasaje, talvez quede Chile en primer lugar en materia de tarifa de pasajeros.

Todos ellos tienen que forzar, evidentemente, la tarificacion a fin de obtener no solo los fondos necesarios para sus gastos, sino tambien lo necesario, para cubrir el interes i la amortizacion de los capitales.

Sigue el señor Letelier:

«Iguales consideraciones podria hacer valer respecto a las tarifas de pasajeros, pero como no están tan distantes como las de carga de las clases que podemos llamar normales, como ellas entraban ménos el desenvolvimiento de la produccion nacional, se contenta con haber señalado los límites rectos en que se encuentran.

Es por esto que el señor Consejero ha estimado tan amarga como verdadera la apreciacion i el camino que indicaba el señor don Francisco Valdes Vergara, que él recordaba mas arriba, porque nuestros gastos de explotacion son enormes, porque el equilibrio de la Empresa debe buscarse en las economías. Es una insensatez no horrorizarse ante las cifras comparativas que se anotan mas arriba.

Ante la dificultad sin salida de que se ha hecho mencion anteriormente; ante el apremio en que la lei nos coloca de costear nuestros gastos con nuestras entradas, de dictar en un mes mas un presupuesto de entradas i gastos

de la Empresa, equilibrado, sinceramente equilibrado i no mentidamente equilibrado solo en las partidas estampadas en el papel, da su voto al proyecto, haciendo previamente indicacion de que se trata solamente de un *alza provisoria de tarifas*, insistiendo tambien en que se den a conocer todas las incidencias habidas en la discusion.»

Como se ve, el señor Letelier, que es un ingeniero distinguido, rechazaba esta alza desmesurada de las tarifas propuestas por la Direccion al Consejo, por cuanto consideraba que ya se iba a un límite tan exajerado que deberia el Consejo pensar en lo que hacia, i de ahí que él hiciese indicar no solo para que el Consejo tomase el acuerdo de que las tarifas propuestas serian transitorias, sino que queria que se publicasen sus apreciaciones, porque queria salvar su responsabilidad ante un acuerdo tan fenomenal.

El Consejo, momentos despues, entró a ocuparse de la aprobacion material de las tarifas, i acordó aprobar el proyecto de tarifas confeccionado por la Direccion Jeneral «con declaracion de que la tarifa de pasajeros debe elevarse en forma que, adoptando el sistema que se propone en el referido proyecto, el alza alcance a un veinte por ciento como término medio en la red central.

«2.º Las tarifas aprobadas no serian definitivas, sino que el Consejo podrá hacer rebajas jenerales de ellas o parciales para algunos artículos o servicios que cumplan con las condiciones que señale la Empresa a medida que lo permitan las economías en los gastos».

En la sesion siguiente, de 28 de julio de 1914, el Consejo acordó aprobar las tarifas presentadas por la Direccion con las modificaciones propuestas por la Comision i se modificó la clasificacion de los siguientes artículos, incluyéndolos en las clases que se indican:

	Clase
Madera elaborada.....	6. <sup>a</sup>
Fierro en lingotes.....	6. <sup>a</sup>
Ladrillos de construccion.....	7. <sup>a</sup>
Artículos de fierro fundido.....	4. <sup>a</sup>
Botellas para agua i licor.....	1. <sup>a</sup>
(eran antes de 6. <sup>a</sup> )	
Cristalería.....	1. <sup>a</sup>
Ladrillos de mármol.....	3. <sup>a</sup>
(eran antes de 5. <sup>a</sup> )	
Casas desarmadas.....	5. <sup>a</sup>
(eran antes de 4. <sup>a</sup> )	
Harina.....	5. <sup>a</sup>
(era antes de 6. <sup>a</sup> )	
Alambre de todas clases.....	5. <sup>a</sup>
(eran antes de 6. <sup>a</sup> )	

De manera, señor, que en realidad de verdad, lo que el Consejo hizo fué aprobar lisa i llanamente en block el proyecto de tarifas elaborado por la Seccion de Transportes de los ferrocarriles, con las modificaciones a que acabo de dar lectura, que consisten en cambios de clasificaciones de siete u ocho artículos. Cambios que son de suma gravedad acordarlos; cambios que no se pueden hacer sin un estudio mas minucioso i prolijo i sin un fundamento mas evidente; porque los cambios de clasificaciones alteran por completo las condiciones en que luchan muchos artículos de produccion nacional.

En sesion de 30 de diciembre, el señor Senador por Talca, contestando las observaciones del señor Valdes Vergara, i supongo que tambien las mias, dijo, en términos mui redondeados, sin entrar en detalles, sin hacerse cargo absolutamente de los detalles que yo muchas veces habia manifestado i exhibido en el Senado, *que la tarifa de carga habia sido aumentada solo en veinticinco por ciento.*

Un aumento de una cuarta parte en los fletes de los productos en jeneral no es para que sea rechazado por los ciudadanos que tienen una nocion clara de la situacion del pais i que saben que no hai medios de equiparar los gastos con las entradas en los ferrocarriles sino subiendo las tarifas, ademas de la adopcion de otras medidas que el Consejo creia necesarias, pero que no pueden realizarse en un solo dia.

Yo siento que esta afirmacion oficial hecha en el Senado esté completamente desautorizada por los hechos.

El veinticinco por ciento de aumento en las tarifas vijentes—hablo de pesos de diez peniques, no me fijo en el recargo cuando el cambio baja—se ha aplicado solo a ciertos artículos i en ciertas distancias, porque en jeneral todas las tarifas se han aumentado en mucho mas de veinticinco por ciento, como lo veí a probar, leyendo un estudio prolijo, que una vez que sea conocido por los señores Senadores, dará a éstos la certidumbre de que lo que se ha hecho, aunque se haya tenido el mejor propósito, se ha hecho, en realidad, con un criterio verdaderamente desastroso. Yo ertimo i he estimado siempre que las tarifas subidas en condiciones exajeradas dificultan por completo los negocios. El individuo que tiene el hábito de hacer un viaje periódicamente por sus negocios, reduce demasiado los viajes, hasta llegar casi a suprimirlos, si le cuestan demasiado caros.

Al efecto, referiré un hecho del cual tuve conocimiento en dias pasados: viajando en la

seccion de Chillan a Búlnes un dia sábado, en compañía de un distinguido industrial, éste me manifestó que hasta hace poco tenia por costumbre ir de Búlnes a Chillan los dias martes, juéves i sábado de cada semana, regresando a aquella ciudad en la tarde de los mismos dias. Esos viajes lo hacia la persona a que me refiero aun cuando no tuviese en trato un negocio determinado, fiado solamente en la expectativa de que nunca le faltaria alguna negociacion, i aprovechando que las tarifas eran, al ménos, mui aceptables. Pero ahora que las tarifas han sido elevadas al doble, esa persona viaja únicamente los dias sábados o cuando tiene en vista un negocio determinado.

Es natural que esta misma regla se aplique a todos los comerciantes i, en jeneral, a todas las personas. Así, por ejemplo, ¿quién viaja hoy dia por placer? ¿Quién va por placer a pasar un dia de descanso en el vecino pueblo de San Bernardo, si el transporte hasta allí vale hoy dos i media veces mas que ántes? Hoy dia no se hace un viaje sino cuando hai una necesidad imprescindible.

De esta manera las tarifas han venido a dificultar excesivamente todos los negocios, a encarecer la vida i, por último, a atacar derechos adquiridos que no hai lei alguna que autorice atacar sin que haya una necesidad nacional manifiesta.

Como deseo dar alguna estension todavia a mis observaciones i va a dar la hora, encontrándome un poco fatigado, ruego al señor Presidente que se sirva suspender la sesion.

El señor **Charme** (Presidente).—Se suspende la sesion.

*Se suspendió la sesion.*

## SEGUNDA HORA

### Presupuesto de la Empresa de los Ferrocarriles

El señor **Charme** (Presidente).—Continúa la sesion.

Puede seguir usando de la palabra el señor Senador por Nuble.

El señor **Urrejola**.— Me he dado el trabajo bastante pesado, porque me ha tomado muchas horas, de hacer un estudio prolijo del recargo que ha sufrido la carga por tonelada i por carro completo, a causa de las distintas clasificaciones i categorías en que actualmente se ha dividido. Esas cifras las he cal-



culado en moneda de diez peniques, para las distancias de cincuenta, cien, doscientos cincuenta, quinientos, setecientos cincuenta i mil kilómetros.

En la primera categoría la carga ha tenido para cincuenta kilómetros un recargo de cincuenta i nueve por ciento; en la segunda categoría un recargo de setenta por ciento; en la tercera, un sesenta i cinco por ciento; en la cuarta, un sesenta i cuatro por ciento; en la quinta, un sesenta i dos por ciento; en la sexta, un noventa i cinco por ciento; i en la séptima, un ciento setenta i siete por ciento.

Para un recorrido de cien kilómetros ha tenido un recargo en la primera categoría de un cuarenta por ciento; en la segunda, de un cuarenta i dos por ciento; en la tercera, de un cuarenta i uno por ciento; en la cuarta, de un treinta i ocho por ciento; en la quinta, de un treinta i ocho por ciento; en la sexta, de un sesenta i seis por ciento; i en la séptima, de un ciento treinta i dos por ciento.

En doscientos cincuenta kilómetros el recargo en la primera categoría es de un dieciocho por ciento; en la segunda, de un dieciocho por ciento; en la tercera, de un veintitres por ciento; en la cuarta, de un veintitres por ciento; en la quinta, de un veintidos por ciento; en la sexta de un treinta i dos por ciento; i en la séptima de un ochenta por ciento. En quinientos kilómetros, en la primera categoría un recargo de catorce por ciento; en la segunda un doce por ciento; en la tercera, un quince por ciento; en la cuarta, un dieciseis por ciento; en la quinta, un veinte por ciento; en la sexta un veintiocho por ciento, i en la séptima, un setenta por ciento. En setecientos cincuenta kilómetros, en la primera categoría, un recargo de dieciocho por ciento; en la segunda, un dieciocho por ciento; en la tercera, un veintiuno por ciento; en la cuarta, un veinticuatro por ciento; en la quinta, un veinticinco por ciento; en la sexta, un treinta i uno por ciento; i en la séptima, un setenta i cuatro por ciento. En mil kilómetros, en la primera categoría, un recargo de treinta i seis por ciento; en la segunda, un treinta i cuatro por ciento; en la tercera, un treinta i ocho por ciento; en la cuarta, un cuarenta i uno por ciento; en la quinta, un cuarenta i tres por ciento; en la sexta, un cuarenta i siete por ciento; i en la séptima, de un noventa i cinco por ciento.

El siguiente cuadro comprende la tarifa actual, la tarifa antigua, el aumento que se ha hecho i el porcentaje que corresponde a este aumento:

**Recargo en el flete de una tonelada de carga general por carro completo, en pesos de diez peniques sin tomar en cuenta el premio del oro.**

EN 50 KILÓMETROS		1915-1913		RECARGO
En la 1. <sup>a</sup> categoría.	12.10	7.60	4.50	59 %
En la 2. <sup>a</sup> »	10.90	6.40	4.50	70 »
En la 3. <sup>a</sup> »	8.40	5.10	3.30	65 »
En la 4. <sup>a</sup> »	6.40	3.90	2.50	64 »
En la 5. <sup>a</sup> »	4.60	2.90	1.70	62 »
En la 6. <sup>a</sup> »	4.10	2.00	2.00	95 »
En la 7. <sup>a</sup> »	3.60	1.30	2.30	177 »
Aumento medio en 50 kilómetros....				84 %
EN 100 KILÓMETROS				
En la 1. <sup>a</sup> categoría	20.90	14.90	6.00	40 %
En la 2. <sup>a</sup> »	17.60	12.40	5.20	42 »
En la 3. <sup>a</sup> »	14.00	9.90	4.10	41 »
En la 4. <sup>a</sup> »	10.60	7.70	2.90	38 »
En la 5. <sup>a</sup> »	8.00	5.80	2.20	38 »
En la 6. <sup>a</sup> »	6.50	3.90	2.60	66 »
En la 7. <sup>a</sup> »	5.90	2.50	3.40	132 »
Aumento medio en 100 kilómetros....				57 %
EN 250 KILÓMETROS				
En la 1. <sup>a</sup> categoría	40.10	34.10	6.00	18 %
En la 2. <sup>a</sup> »	33.60	28.50	5.10	18 »
En la 3. <sup>a</sup> »	27.00	22.90	5.10	23 »
En la 4. <sup>a</sup> »	21.60	17.60	4.00	23 »
En la 5. <sup>a</sup> »	16.00	13.10	2.90	22 »
En la 6. <sup>a</sup> »	12.00	9.10	2.90	32 »
En la 7. <sup>a</sup> »	10.30	5.70	4.60	80 »
Aumento medio en 250 kilómetros...				31 %
EN 500 KILÓMETROS:		RECARGO		
En la 1. <sup>a</sup> categoría	66.40	58.00	8.40	14%
En la 2. <sup>a</sup> »	54.60	49.00	5.60	12 »
En la 3. <sup>a</sup> »	45.00	39.00	6.00	15 »
En la 4. <sup>a</sup> »	35.10	30.00	5.00	16 »
En la 5. <sup>a</sup> »	27.00	22.50	4.50	20 »
En la 6. <sup>a</sup> »	20.00	15.60	4.40	28 »
En la 7. <sup>a</sup> »	16.70	9.70	7.00	70 »
Aumento medio en 500 kilómetros..				25%

## EN 750 KILÓMETROS:

En la 1. <sup>a</sup> categoría	86 40	73.10	13.30	18 <sup>o</sup> / <sub>o</sub>
En la 2. <sup>a</sup> »	72 10	61	11.10	18 »
En la 3. <sup>a</sup> »	59.50	48.90	10 60	21 »
En la 4. <sup>a</sup> »	46 90	37.80	9.10	24 »
En la 5. <sup>a</sup> »	35.20	28.20	7.00	25 »
En la 6. <sup>a</sup> »	25.60	19.50	6.10	31 »
En la 7. <sup>a</sup> »	21.30	12.20	9.10	74 »

Aumento medio en 750 kilómetros.. 30<sup>o</sup>/<sub>o</sub>

## EN 1,000 KILÓMETROS:

En la 1. <sup>a</sup> categoría	103.90	78.00	35.90	36 <sup>o</sup> / <sub>o</sub>
En la 2. <sup>a</sup> »	87.10	55.00	22.10	34 »
En la 3. <sup>a</sup> »	72.00	52.00	20.00	38 »
En la 4. <sup>a</sup> »	56 90	40.50	16.40	41 »
En la 5. <sup>a</sup> »	42.70	30.00	12.70	43 »
En la 6. <sup>a</sup> »	30.60	20.80	9.80	47 »
En la 7. <sup>a</sup> »	25.30	13.00	12.30	95 »

Aumento medio en 1,000 kilómetros. 48<sup>o</sup>/<sub>o</sub>

Aumento medio en todas las distancias..... 46 »

Como se ve, no es exacto lo que dijo en sesion pasada el honorable Senador por Talca, de que el aumento medio de las tarifas habia sido de veinticinco por ciento. Esto sucede solamente para la distancia de quinientos kilómetros, en que los recargos para cada categoría son pequeños.

Ahora, va a ver el honorable Senador los recargos que ha sufrido la carga por sobornal. Se llama carga por sobornal, como todos sabemos, aquella que no alcanza a completar un carro; a sea, la que tiene un peso inferior a ochenta quintales métricos, que es la capacidad mínima de los carros que trafican por las líneas del Estado. A toda carga inferior a ochenta quintales se le aplica una tarifa con arreglo a una clasificacion superior, recargo que existe desde el año 1908. Anteriormente a esta fecha existia una sola clasificacion, sea que se tratara de carga por carro completo o de carga por sobornal, mientras que ahora la carga está castigada con un recargo especial cuando es de sobornal. Aunque no sé si la Direccion Jeneral fué la que propuso este recargo, el hecho es que ha sido aceptado por el Consejo, i hoy día la carga por sobornal tiene dos recargos muy sensibles, uno por elevacion de categoría, i otro por el establecimiento del quintal métrico indivisible, a que se refirió el honorable Senador por Santiago i que desarrolló aquí una serie de cálculos con los cuales comprobó que una mercadería con un

peso de ciento cincuenta kilos i remitida a una distancia de veinte kilómetros, era recargada con un flete equivalente al mil por ciento, o sea, un diez por uno ¿Por qué? Por que cada una de las fracciones de que se compone esta cifra, (ciento i cincuenta) es estimada con el recargo de movilizacion de treinta centavos por quintal métrico indivisible; es decir, tiene sesenta centavos desde luego.

Tiene ademas un recargo fortisimo acordado para las distancias de veinte kilómetros; tiene todavia el recargo de sobornal i por último el recargo del oro, que es de un treinta por ciento.

He formado un cuadro que manifiesta el recargo en el flete de la carga a sobornal por toneladas sin tomar en cuenta el premio del oro.

## EN 25 KILÓMETROS

La 1. <sup>a</sup> categoría tiene un recargo de	158 <sup>o</sup> / <sub>o</sub>
» 2. <sup>a</sup> » » » »	de 192 »
» 3. <sup>a</sup> » » » »	de 219 »
» 4. <sup>a</sup> » » » »	de 264 »
» 5. <sup>a</sup> » » » »	de 297 »
» 6. <sup>a</sup> » » » »	de 428 »

Recargo medio..... 256<sup>o</sup>/<sub>o</sub>

## EN 50 KILÓMETROS

En la 1. <sup>a</sup> categoría.....	99 <sup>o</sup> / <sub>o</sub>
» » 2. <sup>a</sup> » .....	117 »
» » 3. <sup>a</sup> » .....	123 »
» » 4. <sup>a</sup> » .....	140 »
» » 5. <sup>a</sup> » .....	162 »
» » 6. <sup>a</sup> » .....	238 »

Recargo medio en 50 klms.... 147<sup>o</sup>/<sub>o</sub>

## EN 100 KILÓMETROS

En la 1. <sup>a</sup> categoría.....	60 <sup>o</sup> / <sub>o</sub>
» » 2. <sup>a</sup> » .....	66 »
» » 3. <sup>a</sup> » .....	72 »
» » 4. <sup>a</sup> » .....	77 »
» » 5. <sup>a</sup> » .....	90 »
» » 6. <sup>a</sup> » .....	143 »

Recargo medio en 100 klms.... 85<sup>o</sup>/<sub>o</sub>

No he sacado el porcentaje correspondiente a la sétima categoría porque no hai carga a sobornal para ella por la sencilla razon de que la carga de última clase, que es la sétima, pasa a la categoría superior, o sea la sesta, cuando se trata de sobornal.

Como ve el Senado, las cifras a que he dado lectura dejan perfectamente en claro que el recargo que con las nuevas tarifas ha sufrido el flete de las mercaderías en los ferrocarriles del Estado no es de veinticinco por ciento, como se anunció en los carteles puestos en las estaciones, sino de cuarenta i seis por ciento por término medio para todas las distancias, por carro completo; i para las distancias cortas de veinticinco, de cincuenta i de cien kilómetros el recargo ha sido de doscientos cincuenta i seis, de ciento cuarenta i siete i de ochenta i cinco por ciento, respectivamente.

Quiero manifestar todavía que el Consejo de los Ferrocarriles aprobó las tarifas confiando en que estaban perfectamente bien consultadas en los estudios hechos por la Dirección de Transportes, i ha fijado un flete carísimo para las cortas distancias, aunque no puede pensarse en duda que es justo que las tarifas sean diferenciales. El honorable Senador por Curicó criticó en ocasión pasada las tarifas diferenciales que han rejido algunos años, i que fueron estudiadas por el señor Huet, tarifas que a mí me correspondió defender. Yo creo que el honorable Senador se habrá convencido ahora de que aquellas tarifas fueron científicas i prácticas. Las tarifas diferenciales se fundan en la consideración de que una empresa de transportes no puede cobrar en la misma proporción cuando se trata de fletes de diez kilómetros que cuando se trata de cien kilómetros, por la sencilla razón de que no es posible que los trenes que recorren largas distancias, transporten carga a sobornal por distancias cortas, cobrando proporcionalmente el mismo flete por kilómetro multiplicado por el número de kilómetros recorridos, puesto que los trenes viajan en gran parte vacíos i el servicio ocasiona naturalmente el empleo de carros i máquinas i pago de empleados.

Pero debe saber el Senado que en aquellos entónces rejian tarifas diferenciales, de manera que las mercaderías que debían ser transportadas a distancias cortas sufrían un recargo considerable.

Voy a dar lectura a un cuadro que considero interesante, i que demostrará al Senado que la desproporción que había según las tarifas antiguas en los fletes que se cobraban a cincuenta i a quinientos kilómetros de distancia era suficientemente considerable para que el que remitiera sus productos a una distancia de quinientos kilómetros tuviese una rebaja proporcional al recorrido, considerable también.

**Desproporción en el flete de una tonelada por carro completo en la distancia de cincuenta i de quinientos kilómetros, peso de diez peniques.**

TARIFA ANTIGUA

Categorías.	Pagaba:		Debiera pagar en proporción matemática.	Descuento en los 500 kms.	
	en 50 kms.	en 500 kms.			
1. <sup>a</sup> ...	\$ 7.60	\$ 58	\$ 76	\$ 18	24 <sup>0</sup> / <sub>10</sub>
2. <sup>a</sup> ...	6.40	49	64	15	23 »
3. <sup>a</sup> ...	5.10	39	51	12	24 »
4. <sup>a</sup> ...	3.90	30	39	9	23 »
5. <sup>a</sup> ...	2.90	22.50	29	6.50	22 »
6. <sup>a</sup> ...	2.10	15.60	21	5.50	26 »
7. <sup>a</sup> ...	1.30	9.70	13	3.30	25 »

TARIFA NUEVA

Categorías	Paga ahora:		Debiera pagar en proporción matemática.	Descuento: en los 500 kms.	
	en 50 kms.	en 500 kms.			
1. <sup>a</sup> ...	\$ 12.10	\$ 66.40	121	\$ 54.60	45 <sup>0</sup> / <sub>10</sub>
2. <sup>a</sup> ...	10.90	54.40	109	54.40	50 »
3. <sup>a</sup> ...	8.40	45	84	39	46 »
4. <sup>a</sup> ...	6.40	35.10	64	28.90	45 »
5. <sup>a</sup> ...	4.60	27	46	19	41 »
6. <sup>a</sup> ...	4.10	20	41	21	51 »
7. <sup>a</sup> ...	3.60	16.70	36	19.30	54 »

De modo que no habría razón alguna para que se alzasen tan desconsideradamente las tarifas en distancias cortas desde el momento que las distancias largas iban a tener una economía verdaderamente exajerada, de cuarenta i cinco, cincuenta, cuarenta i seis, cuarenta i cinco, cuarenta i uno, cincuenta i uno i cincuenta i cuatro por ciento.

Ahora vamos a ver cuál es el resultado de lo más grave que se ha hecho en las actuales tarifas o sea, el cambio de clasificación de la carga. Con este cambio se alza desconsideradamente el flete de la carga con relación a los fletes que se pagaban anteriormente, porque no solo se alzan las tarifas, sino que se altera la clasificación de muchos artículos, elevándoles su categoría, como ha ocurrido con las harinas, que se encontraban en la sexta clase i han pasado a la quinta.

Va a ver el Senado cuál es el recargo que han tenido las harinas en el flete por sobornal

i por carro completo en las distancias de veinticinco, cincuenta, cien, quinientos i mil kilómetros:

**Recargo en el flete de las harinas en pesos de diez peniques, sin tomar en cuenta el premio del oro.**

POR SOBORNAL

	Recargo
En veinticinco kilómetros.....	396 0/0
En cincuenta kilómetros.....	229 »
En cien kilómetros.....	138 »
En quinientos kilómetros.....	73 »
En mil kilómetros.....	100 »

POR CARRO COMPLETO

	Recargo
En veinticinco kilómetros.....	157 0/0
En cincuenta kilómetros.....	120 »
En cien kilómetros.....	105 »
En quinientos kilómetros.....	73 »
En mil kilómetros.....	105 »

Me basta exhibir estas cifras ante el Senado para que se vea que el recargo que han sufrido las tarifas de los ferrocarriles es algo que puede calificarse de descomunal. Es un recargo que sale de los límites que la imaginación mas nerviosa pueda forjarse.

Cuando se anunció que el recargo seria de un veinticinco por ciento, todo el mundo se preparó para pagar ese tanto por ciento de mas en los fletes.

El artículo 54 de la lei establece que los aumentos de las tarifas serán anunciados con tres meses de anticipación por avisos en los diarios i por carteles fijados en las estaciones.

Con esta prescripción se cumplió, i se colocaron carteles en las estaciones, uno de los cuales traje al Senado a principios de este año. Esos carteles espresaban que se notificaba al público de las nuevas tarifas, en conformidad al artículo 54 de la lei de ferrocarriles. El aumento en las tarifas seria aproximadamente un veinticinco por ciento para la carga i un veinte por ciento para los pasajes.

Yo vuelvo a decir: este aumento no ha sido aproximadamente igual al veinticinco por ciento, sino que llega hasta dieciseis veces tanto, como lo he probado para las harinas. ¿Pueden esas tarifas ser obligatorias legalmente, puede creerse que sean legítimas? Tomo el silencio de los señores Senadores, como un asentimiento a mi manera de pensar. De otra manera, no puede entenderse cómo se ha dado

cumplimiento a la prescripción de la lei que ordena que el aumento de las tarifas se ponga en conocimiento del público, cuando el aumento anunciado es dieciseis veces menor que el que efectivamente ocurre en la práctica.

Este recargo es el que efectivamente han sufrido las harinas, artículo con que se fabrica el pan, alimento de que en el país nadie puede prescindir. Las harinas como ya lo he dicho, han sido recargadas en un trescientos noventa i seis por ciento en una distancia de veinticinco kilómetros. Espongo simplemente esta cifra a fin de que el Senado la tenga en cuenta al resolver sobre una proposición que voi a someter para adicionar el artículo en actual debate.

Voi ahora a referirme a las tarifas de pasajeros i equipajes, que, según los avisos fijados en las estaciones, solo serian aumentadas en un veinte por ciento. Es escusado que le imponga al Honorable Senado la molestia de examinar cuál ha sido el aumento real que han tenido los pasajes en moneda de diez peniques, porque está en la conciencia de los señores Senadores cuáles han sido los enormes recargos impuestos por este capítulo. Bástame recordar que en ciertas distancias los pasajes fueron aumentados en un ciento por ciento. Hai que tomar en cuenta que los pasajes en los ferrocarriles chilenos, que, según datos leídos por el señor Letelier en sesión del Consejo celebrada el 25 de junio de 1914, ocupaban el cuarto lugar entre los pasajes del mundo entero, en realidad, i considerando que aquí no hai derecho para llevar cincuenta o cien kilos de equipaje, como sucede en Europa, ocupan quizás, debido a esta circunstancia, el segundo o el primer lugar, es decir, son los mas caros del mundo.

Respecto a las tarifas para el transporte de animales, es escusado que insista sobre el alza exagerada que han sufrido. Es sabido que los animales son trasportados mui poco en las distancias pequeñas; así, en cincuenta kilómetros solo se trasportan animales de mucho valor, a los cuales no conviene esponer a las molestias de un viaje por tierra. Por lo demas, los arrees han vuelto a hacerse en casi todos los caminos, como en los viejos tiempos en que no habia ferrocarriles, i ello debido a lo excesivo de las tarifas.

Como no quiero molestar por mas tiempo la atención del Senado, doi término a mis observaciones i envío a la Mesa una indicación para adicionar el artículo en debate de la manera siguiente:

«Las tarifas que rejirán en el ejercicio financiero de 1916 serán las que rejian en 1913.

estimadas en oro de diez peniques, aumentadas en el tanto por ciento que acuerde el Consejo con aprobacion del Gobierno i que crea necesario para saldar los gastos de la Empresa.

Esta tarifa rejirá despues del plazo que determine el Consejo, indispensable para que la antigua tarifa con su aumento se pueda poner en planta.»

El señor **Charme** (Presidente) — En discusion la indicacion que formula el honorable Senador conjuntamente con el artículo.

El señor **García de la Huerta** — Por mi parte tengo el sentimiento de oponerme a la indicacion que acaba de formular el honorable Senador por Ñuble.

Cuando se dictó la lei de reorganizacion de los ferrocarriles, la idea primordial que se tuvo en vista fué la de dar a la Empresa completa autonomia i al Consejo entera libertad para apreciar las necesidades del servicio, para fijar las tarifas, en una palabra, para toda la administracion. La aprobacion de la idea que acaba de proponer el honorable Senador importaria una verdadera reaccion contra la lei en vijencia.

Yo estoy cierto que el Consejo de los Ferrocarriles, que tan bien inspirado está en favor del mejor servicio, tomará en cuenta las observaciones que ha formulado el honorable Senador por Ñuble, algunas de las cuales son perfectamente atinadas i dignas de ser acogidas. Pero aprobar esa indicacion en el momento actual equivaldria a echar por tierra la autonomia que la lei ha dado a la Empresa de los Ferrocarriles, equivaldria a quitarle los recursos con que cuenta, precisamente cuando el servicio marcha en buenas condiciones; cuando se trata de construir una nueva maestranza, de renovar el equipo i de iniciar muchas obras útiles.

Por estas razones votaré en contra de la indicacion del honorable Senador.

El señor **Walker Martínez**. — Yo he respetado tanto el voto que di respecto de la lei de reorganizacion de los ferrocarriles i el informe que suscribí respecto de ella, que fué redactado por una Comision de la que me cupo el honor de formar parte, que despues he procurado siempre ni siquiera tomar parte en los debates relativos a la administracion de los ferrocarriles del Estado.

Esa lei fué dictada cuando el Congreso habia palpado de la manera mas fehaciente los estragos que los déficits de los ferrocarriles del Estado venian produciendo de año en año en las finanzas públicas. Las cosas llegaban a tal estremo que hasta los que ni siquiera que-

rian oír hablar de la venta o arrendamiento de los ferrocarriles comenzaban a dar oídos a esas ideas. Yo no acepté en ningun momento la idea del arriendo, a pesar de que era la que mas adhesiones tenia, porque pensaba que una seria la apreciacion que se hiciera en el momento de la entrega del material i otra muy distinta cuando fuera recibido despues de espirar el plazo del arrendamiento. Por eso preferia que en vez de arrendar los ferrocarriles se vendieran, a fin de librar de una vez al Estado de su administracion.

Pero surgió entónces la idea de hacer un ensayo, dando autonomia a la Empresa de los Ferrocarriles, para que se manejara como empresa particular, a fin de ver primero si era posible salvar el servicio de cualquier medida estrema.

Por eso me alarma cuando veo un espíritu de reaccion tan extraordinario en esta materia.

En efecto ¿qué se nos propone en este momento? Que el Congreso intervenga en la administracion de los ferrocarriles. Antes que se dictara la lei de reorganizacion, el Gobierno tenia facultad para fijar las tarifas, dando aviso con seis meses de anticipacion; i hoy, despues que se ha dictado una lei, una de cuyas disposiciones dice terminantemente que corresponde al Consejo de Administracion: «la determinacion, dentro de los límites legales, de las bases segun las cuales deben fijarse las tarifas en jeneral, la clasificacion de las mercaderías i demas artículos i la formacion de disposiciones reglamentarias a ellos referentes»; despues de haberse dictado una lei que concede autonomia a la Empresa, ¿cómo, cuando solo debemos prenuiciarnos sobre el presupuesto de gastos de la Empresa, vamos a tomar una resolucion relativa a las tarifas de la misma?

El discurso que el Senado acaba de oír al honorable Senador por Ñuble contiene un sin número de datos que cada Senador necesita comprobar, a fin de formarse juicio para poder entrar en un debate técnico sobre la materia.

Yo pregunto, ¿puede el Congreso inmiscuirse en las tarifas de los ferrocarriles cuando se trata del presupuesto de la Empresa, siendo que, segun la lei, es el Consejo quien debe fijarlas? Se me dirá que puede hacerlo por medio de otra lei, como es la que se discute. Pero esto equivaldria a modificar la lei de reorganizacion de los ferrocarriles, por cuanto importaria quitarle al Consejo una de sus atribuciones. Siendo así, ¿está incluido

en la convocatoria ese proyecto de reforma de la lei de reorganizacion de los ferrocarriles?

¿Permite la Constitucion que al aprobar los presupuestos se modifiquen las leyes orgánicas de los distintos servicios? Si mañana necesitamos hacer economías, ¿podemos reorganizar un servicio por medio de un artículo agregado a los presupuestos? ¿Podríamos reducir a nueve los jueces de la Corte Suprema, que son actualmente diez, a título de economía? No, señor. Está vedado este procedimiento en el proyecto que nos ocupa, porque existe una lei que atribuye a otra corporacion la facultad de fijar las tarifas de los ferrocarriles del Estado.

Esta cuestion, pues, va tomando dos aspectos: la aprobacion del presupuesto de los ferrocarriles i la modificacion de una lei orgánica. ¿Yo me pregunto nuevamente ¿está este último asunto comprendido en la convocatoria?

¿Podemos modificar una lei orgánica en sesiones extraordinarias, sin que el Presidente de la República haya incluido el asunto?

Por eso creo que esta modificacion se propone de manera un poco precipitada, en momento inoportuno.

¿No hai dos miembros del Consejo que representan al Senado? ¿No están los señores Valdes Cuevas i Figueroa representando al Senado en el Consejo?

Si el Senado quiere tomar una accion administrativa o injerirse en la administracion, ¿por qué no da un franco voto de desautorizacion a estos dos consejeros?

El Presidente de la República tiene la facultad de destituir a los miembros del Consejo i el Congreso los reelije o elije a otros. Si se quiere plantear la cuestion bajo el aspecto de la fiscalizacion parlamentaria fórmúlese una interpelacion al Ministro, para que el Gobierno retire a los consejeros de su designacion. Pero proponer que en el presupuesto de los ferrocarriles se introduzca una modificacion a la lei orgánica, es algo que no está en nuestras prácticas, ni en nuestro régimen constitucional.

El señor **Urrejola**.—El honorable Senador por Santiago ha creido que la indicacion que he formulado como inciso del artículo 1.º de la lei de presupuestos de ferrocarriles está fuera de lugar, porque dice Su Señoría que las tarifas no son materia de lei.

Yo, señor Presidente, difiero en absoluto de la opinion de Su Señoría, i en efecto, en la última sesion el honorable Senador por Aconcagua propuso agregar a esta lei un artículo que yo rogaria al señor Secretario se sirviera leer.

El señor **Secretario**.—Dice como sigue:

«Art. 3.º El Consejo de Administracion revisará i fijará la planta de empleados a contrata, de conformidad con lo establecido en el número 5.º del artículo 8.º de la lei número 2,946, de 26 de enero de 1914, i los empleados que quedaren cesantes por efectos de la supresion de puestos, tendrán derecho a una gratificacion que se fijará por acuerdo del mismo Consejo con aprobacion del Gobierno. Esta gratificacion no podrá exceder del sueldo de un año i se pagará de una sola vez o por mensualidades»

La disposicion anterior se aplicará tambien a los empleados a jornal con cinco años o mas de servicios que quedaren cesantes por disposicion del Consejo de Administracion, durante el año 1916.

Los empleados a contrata o a jornal que habiendo recibido gratificacion con arreglo a la lei 2,836, sirvieren nuevamente a la Empresa dentro de los dos años siguientes, deberán devolver dicha gratificacion con el descuento de un tanto por ciento de su sueldo mensual que determinará el Consejo de Administracion.»

El señor **Urrejola**.—Como ve el Honorable Senado, nuestro distinguido colega, el señor Senador por Aconcagua, jurisconsulto que, mas bien está aquí para dar lecciones que para recibirlas, (tal es el altísimo concepto que tengo de su versacion i competencia), ha propuesto un artículo en el cual previene que los consejeros revisarán i harán esto o lo otro, es decir, les manda que hagan una cosa dada i luego dispone que los empleados que queden cesantes tendrán un derecho en tal o cual sentido.

Esta, desde luego, es una modificacion a la lei de ferrocarriles, mas sustancial que la que consulta el artículo que he tenido el honor de proponer, porque sin perjuicio de que el Consejo de los Ferrocarriles haya usado de la atribucion que le confiere el artículo 8.º de la lei para fijar las tarifas en oro, se previene que deberán rejir las tarifas vijentes el año 1913; pero, al mismo tiempo se deja en manos del Consejo la facultad de aumentar proporcionalmente esas tarifas en el tanto por ciento que sea necesario, a fin de que las entradas puedan alcanzar a cubrir los gastos. No veo qué diferencia puede existir entre una indicacion i otra, ya que la que he formulado deja al Consejo en libertad de aumentar proporcionalmente las tarifas del año 1913, lo qué significa que el Congreso manifiesta su confianza plena en el Consejo de Administracion. Este aspecto de la cuestion, relativo a la con-

fianza o desconfianza en el Consejo, queda, pues, descartado.

La variacion de las tarifas es una materia tan grave, i tiene tanta importancia en otros países del mundo, que en Italia, por ejemplo, existe una lei que establece que las tarifas no pueden ser modificadas sino con acuerdo del Congreso; de tal manera que allá se considera que esta cuestion tiene una importancia vital en la marcha económica del país.

Ha dicho el honorable Senador por Santiago que habria que averiguar la exactitud de los cálculos que he presentado al Senado. Pero, nada seria mas sencillo que efectuar la revision en un par de horas; cualquiera persona medianamente entendida en números podría revisar las cifras por mí indicadas. Desde luego, pido que la indicacion que he formulado quede para ser votada mañana, en caso de cerrarse hoy el debate. Esto le permitirá al señor Senador, si es que le carece de tiempo, de averiguar por otros medios la exactitud de los cálculos que he presentado. Si Su Señoría comprueba que de los cuarenta o cincuenta cifras que he indicado, hai cinco o siete tomadas al azar, que resulten exactas, creo que ese hecho le puede manifestar. Su Señoría que todo el cálculo es exacto. Por el parte, puedo garantizar que las cifras que he dado al Senado son exactas, por lo ménos hasta las unidades; puede haber tal vez algun error en las décimas.

Se dice que no está incluida en la convocatoria la materia objeto de mi indicacion; pero, ¿cómo se ha de exigir que esté incluida en la convocatoria una indicacion que tiene por objeto precisamente proporcionar a la Empresa el medio necesario para que pueda saldar su ejercicio financiero? Si se trata del presupuesto de la Empresa, si discutimos los millones que puede tener como entrada por pasajes o por carga, mi indicacion es perfectamente congruente con la materia en debate. I mucho mas lójica es la indicacion si los señores Senadores recuerdan que el honorable Senador por Talca ha afirmado aquí categóricamente que el aumento para las tarifas de carga era de veinticinco por ciento. Si el Honorable Senado ha palpado, como no puede ménos de haberlo hecho, que tanto el honorable señor Correa como el Consejo han incurrido en un grave error al hacer la aseveracion anterior, i se convence de que las tarifas han sido aumentadas de una manera exajerada i caprichosa, ¿cómo puede escusarse de aceptar la indicacion que he tenido el honor de formular, que tiende al bien público, a hacer equitativas las tarifas que se cobran en los

ferrocarriles? Si el Consejo dice que las tarifas del año 13, computadas a diez peniques, han sido aumentadas en un veinte i veinticinco por ciento, i que éstas son las tarifas vijentes, ¿en qué se hiere el amor propio de los señores consejeros al pedirles que saquen a la Empresa del pantano en que se encuentra? Yo califico de verdadero pantano la situacion actual, i con migo estarán de acuerdo los señores consejeros, porque no puedo creer que ellos no estén penetrados de que las tarifas para distancias cortas son verdaderamente excesivas, que entorpecen i dificultan el tráfico i que son un verdadero perjuicio para todos.

Creo que no hai peor medio de impedir que el Congreso obre con independencia que el estar personalizando las cuestiones. Decir que esta sencilla indicacion, que no tiene por objeto causar la mas mínima molestia a nadie, va destinada a censurar a los consejeros de la Empresa, es coartar la libertad de los señores Senadores para apreciar esta cuestion i votar en la forma que el interes público les aconseje. No es posible que de un asunto de interes público, de medidas administrativas que son favorables al interes público, como la de que se trata, se haga cuestion personal, de epidermis mas o ménos delicada.

Yo creo que hoy por hoy no hai ningun asunto de mayor entidad, de mas vital importancia para el país i a la vez de mas fácil solucion, que el que se relaciona con las tarifas de los ferrocarriles del Estado.

Por estas razones insiste en mi indicacion, sin aceptar que ella sea inconstitucional por no haberse incluido en la convocatoria la materia a que ella se refiere, ni ménos ilegal, como cree el honorable Senador por Santiago.

El señor **Claro Solar**.—Yo creo que la indicacion que se ha formulado es de suma gravedad. Por mi parte, no participo a este respecto de la opinion del honorable Senador por Ñuble, que la considera muy sencilla.

La indicacion del honorable Senador invita al Senado a dictar tarifas para los ferrocarriles del Estado. Segun esa indicacion el Senado diria: en el año 1916 deben rejir en la Empresa las tarifas que rejian ántes que se aprobase la lei de reorganizacion del servicio, estimadas en diez peniques por peso, base que evidentemente no corresponde a ningun cálculo positivo para determinar su rendimiento. Además, segun la indicacion, estas tarifas podrían ser modificadas por el Consejo en la forma que crea mas conveniente para hacer los gastos con las entradas.

Yo no creo que sea materia relacionada con

la que se discute la relativa a las tarifas de los ferrocarriles, como lo propone el honorable Senador, sobre todo si se atiende a que esto importa desestimar los cálculos hechos acerca de las entradas durante el año, que están fundadas naturalmente en las tarifas actualmente en vijencia.

La lei de enero de 1914 quiso dar autonomía a la Empresa de los Ferrocarriles i estableció que corresponde al Consejo de Administración la «determinación, dentro de los límites legales, de las bases segun las cuales deban fijarse las tarifas en jeneral, la clasificación de las mercancías i demas artículos i la formación de disposiciones reglamentarias a ellas referentes».

De manera que la fijación de las tarifas es atribución del Consejo, que ejercita esta atribución en la forma que lo estima conveniente, con la aprobación del Gobierno.

Las actuales tarifas han dado lugar a observaciones de distinta índole, que en parte fueron subsanadas por el Consejo en el año anterior. Las observaciones que aquí ha formulado el honorable Senador por Nuble serán naturalmente consideradas por el Consejo, que estudiará las modificaciones que puedan hacerse.

Por lo demas, no creo que esta indicación, que en realidad invade una de las atribuciones privativas que la lei ha dado al Consejo de los Ferrocarriles i que importaría una modificación de ella, pueda compararse a la que he tenido el honor de formular. Ya que el honorable Senador ha hecho una comparación entre una i otra indicación, debo por mi parte refutar lo dicho por Su Señoría.

La indicación que yo he formulado, lejos de contrariar la lei de reorganización de los Ferrocarriles, tiende precisamente a que se le dé cumplimiento. Segun el artículo 4.º de esa lei que fija las atribuciones del Consejo directivo, corresponde tambien al Consejo «la determinación de la planta de empleados i los sueldos, en lo que no esté determinado por la lei, i del personal auxiliar que deba ser contratado por tiempo determinados».

El Consejo, ejercitando esta atribución i revisando la planta de empleados, podrá acordar a los que queden cesantes (porque se ha reconocido en la discusión de la lei que hai exeso de empleados) una gratificación que les permita retirarse sin ser arrojados a la calle. Es decir, la indicación autoriza el gasto de la gratificación, para que el Consejo Directivo de los Ferrocarriles pueda usar de la facultad que tiene segun el número 7.º del artículo 8.º para fijar el personal de acuerdo con las necesi-

dades del servicio, i no continuar durante el año 1916 manteniendo un gasto que se ha reconocido excesivo.

¿Entra o nó esto en el marco preciso de las funciones que está desempeñando el Senado al pronunciarse sobre el presupuesto?

Dice la lei orgánica del servicio de ferrocarriles que la Empresa preparará el presupuesto anual de gastos, estableciendo el cálculo de entradas probables, i someterá este cálculo de entradas i gastos por hacer a la aprobación de una lei; i el Congreso se pronunciará sobre este presupuesto, tanto sobre las entradas como sobre las salidas. Es eso lo que hemos hecho el año pasado i lo que estamos haciendo ahora.

¿Cómo podría el Consejo dar una gratificación a los empleados cesantes, cuando ha caducado la disposición transitoria de la lei, en virtud de haber usado ya de ella, si no se renueva esta autorización precisamente en el proyecto de lei que tiene por objeto autorizar los gastos de este año?

Léjos, pues, de ser contraria a la lei la indicación que yo he formulado, tiende al cumplimiento estricto de ella. Sin invadir las atribuciones del Consejo i, precisamente, procurando que se cumpla el propósito de economía, que fué motivo de la reorganización del servicio de ferrocarriles, se habilita al Consejo para que, dentro de la facultad que tiene, pueda disponer de una suma para el pago de gratificación al personal que quede cesante este año.

No hai comparación posible entre una cosa i otra. Mi indicación tiene por objeto autorizar un gasto, la del señor Senador de Nuble es invasora de las atribuciones privadas del Consejo de los Ferrocarriles, que es la única autoridad que, dentro de la lei orgánica, tiene facultad de fijar las bases para las tarifas que deben rejir en los ferrocarriles.

¿Qué significaría la autonomía del Consejo si el Congreso le estuviera diciendo: usted debe hacer tal o cual cosa, usted no cobrará sino tal pasaje entre Valparaíso i Santiago, tanto por quintal de carga de sobornal i tanto por carro completo, en distancias de cien, doscientos cincuenta, quinientos i mil kilómetros?

Nó, señor; el Consejo es un cuerpo administrativo. Las atribuciones que la lei le fija, que no tienen por objeto independizarlo en absoluto, le dan sin embargo la autorización i los medios necesarios para hacer una administración económica.

No me parece posible que se le diga a la Empresa que no puede gastar mas de una su-



ma fija i que solo se le den ciertos recursos dentro de tarifas determinadas.

El señor **Urrejola**.—Mi indicacion le da los recursos necesarios.

El señor **Claro Solar**.—El señor Senador dice que por medio de su indicacion se le dan los recursos suficientes, porque se le da la facultad de modificar las tarifas anteriores en lo que sea necesario para hacer los gastos.

¿I a qué queda reducida entónces la indicacion si solo se trata de dar al Consejo la facultad de modificar i de elevar las tarifas facultad que ya tiene por la lei? ¿Qué objeto tiene esto si no promover una cuestion que debe ser solucionada en otra forma?

El señor **Urrejola**.—Talvez no me he esplicado bien, o debe faltar alguna palabra aclaratoria en la indicacion que he formulado.

La facultad de alzar las tarifas que rejian en el año 13 se entiende que es para alzarlas por igual.

Precisamente, el inconveniente que tienen las actuales tarifas con relacion a las antiguas es la desproporcion que existe entre el alza para las distancias cortas i para las distancias largas. Es claro que esa facultad que mi indicacion le da al Consejo es para que, tomando por base las tarifas del año 13 las aumente por parejo hasta en un veinticinco por ciento, que es lo mismo que dijo el representante de la Empresa de los Ferrocarriles aquí en el Senado que se habia hecho. De modo que lo que he propuesto es práctico i lójico.

El señor **Claro Solar**.—Iba a terminar llamando la atencion del Senado hácia este aspecto de la indicacion de Su Señoría. Creo que el honorable Senador tiene derecho para formular todas las indicaciones que quiera en el debate; el Senado calificará si son o nó aceptables dentro de las disposiciones de la lei.

Por mi parte, no tengo inconveniente para que se vote la indicacion de Su Señoría, porque creo que lo mejor es conservar una amplia libertad de discusion; pero me parece que ella invade las facultades legales del Consejo, i carecemos de datos suficientes para apreciarla.

Por lo que a mí respecta, me declaro incompetente para apreciar las ventajas de las tarifas que rejian el año 13, estimadas a diez peniques i aumentadas en un veinticinco por ciento, con referencia a las tarifas actualmente en vigor.

Me parece que para poder apreciar esto, seria necesario un estudio detenido, mucho mas cuando tenemos una incógnita: no sabemos qué modificaciones puede nacer el Consejo a estas tarifas. ¿Son acaso las tarifas del año

1913 un dechado de perfeccion, algo que no merezca modificaciones, un conjunto de tal precision que no puede ser alterado sin afectar la marcha económica de la Empresa? Entónces, ¿para qué tenemos un Consejo Directivo con la facultad de estudiar i resolver respecto a las tarifas? A mí me parece que no debemos invadir el campo de accion del Consejo de Administracion, que no debemos coartar sus atribuciones. Bastante ha hecho el Consejo con administrar los ferrocarriles sin resultar ningun déficit, en medio de este desbarajuste jeneral por que atravesamos. El tiempo es un factor poderoso para corregir los defectos, i el tiempo dirá al Consejo las modificaciones que debe ir haciendo en las tarifas, a medida que ello sea necesario.

Es curioso que los distinguidos caballeros que forman el Consejo, i que conocen mejor que nadie la marcha de la Empresa, que tienen todos los datos precisos para tomar una determinacion respecto a las tarifas, hayan prestado su asentimiento a las que están vijentes i que tantas observaciones merecen al señor Senador por Ñuble. Creo que es invadir la esfera de accion del Consejo, desentenderse de las atribuciones que la lei le ha dado, el querer modificar aquí las tarifas vijentes.

Nuestra mision en estos momentos se reduce a revisar i examinar el presupuesto de la Empresa, i aprobarlo con las modificaciones que nos merezca. La Empresa ha formado su presupuesto i hecho sus cálculos sobre la base de las tarifas existentes. Los señores miembros del Consejo aquí presentes han oído la discusion habida a este respecto, discusion que no ha quedado dentro del recinto del Senado. Es natural suponer, por lo tanto, que en el Consejo se tratará de estas cosas, i que el tiempo vendrá a indicar a los señores consejeros las medidas que deban tomar; pero, no creo que corresponda al Senado fijar una pauta al Consejo.

Por estas razones, votaré en contra de la indicacion del honorable Senador, si es que se insiste en que esta indicacion sea puesta en votacion.

El señor **Charme** (Presidente).—Me parece que el honorable Senador por Santiago ha tachado la indicacion de ilegal, i que tambien Su Señoría se ha referido a la incorreccion reglamentaria que importaria poner en votacion esta indicacion.

El señor **Walker Martínez**.—Voi a usar de la palabra unos breves momentos, i el señor Presidente podrá coleccionar de mis observa-

ciones el espíritu de las palabras que pronuncié hace poco.

No habia querido usar de la palabra esperando que el señor Senador por Ñuble retirara su indicacion. Si el honorable Senador declaró que el señor Senador por Aconcagua estaba aquí para dar i no para recibir lecciones, indudablemente despues que oyó que este señor Senador repudió la similitud de la indicacion que él habia hecho con la formulada en esta sesion, i que Su Señoría sostenia, como yo, que importaba una invasion flagrante de las atribuciones del Consejo, i aun de las atribuciones del Presidente de la República, indudablemente, digo, despues de esto debió retirar la indicacion que habia formulado. Sin embargo, el señor Senador no la retiró.

Yo no tengo para que establecer la diferencia que existe entre la indicacion del señor Senador por Aconcagua i la del señor Senador por Ñuble; me basta recordar que la primera no hace mas que reproducir un artículo transitorio de la lei, relativo a los empleados que cesan en sus funciones, artículo que es necesario para hacer posible el retiro de muchos empleados a quienes no se puede poner en la calle de la noche a la mañana.

Por lo demas, la indicacion del Senador por Ñuble ha sido calificada como que importa invadir las atribuciones del Consejo. A mi juicio, esa indicacion es tambien inconstitucional e ilegal, porque viene a modificar disposiciones de la lei de organizacion de los ferrocarriles.

Sin embargo, no he hecho cuestion reglamentaria acerca de si es posible o nó poner en votacion semejante indicacion, por lo mismo que me he ocupado de cuestiones análogas en sesiones anteriores, i que es antipático insistir en ellas todos los dias. Yo me abstendré de votar o votaré en contra de la indicacion formulada, porque no quiero que se sienta un mal precedente o se tome una medida inoportuna. Estoy cansado de oír en esta Sala a Senadores de todos los bancos decir que es inconveniente e inoportuno convertir al Congreso en administrador de los ferrocarriles. Cada vez que se exagera un poco la fiscalizacion se dice que se quiere volver al régimen antiguo, en que la Empresa carecia de autonomia propia. ¿Vamos, entónces, ahora a restringir los derechos del Consejo? ¿Qué mas quiere el honorable Senador por Ñuble que haber tenido aquí una tribuna desde donde impugnar las tarifas que cree malas? ¿No ha hablado Su Señoría un-

mes sobre este asunto? A mí me parece que el Consejo i el Gobierno han tomado ya nota de las observaciones del señor Senador.

Me invitaba el honorable Senador a que rectificara sus cálculos; ¿cómo voi a rectificar cálculos, cuando empiezo por desconocer la facultad del Senado para modificar las tarifas, cuando digo que hai una lei que concede ese derecho al Consejo, i que faculta al Presidente de la República para aprobar las tarifas que fije el Consejo?

Suponga el honorable Senador que mañana yo revisara los cálculos que ha hecho Su Señoría i los encontrara exactos, ¿tendria la obligacion por eso de asociarme a la opinion de Su Señoría? Nó, porque creo que el Senado no tiene facultad para inmiscuirse en lo relativo a la administracion de los ferrocarriles, i porque creo, como el honorable Senador por Aconcagua, que no somos competentes para ello i que no es eso conveniente tampoco.

Si hai una autoridad o corporacion encargada de fijar las tarifas de los ferrocarriles, dejémosla que desempeñe libremente su cometido, sin invadir sus atribuciones.

Por estas razones no acepto la indicacion.

Mas aun, creo que si el Senado la aceptara, se espondria a recibir un merecido veto del Presidente de la República, por cuanto la aceptacion de ella equivaldria a invadir una de las atribuciones del Consejo directivo de los ferrocarriles, la de fijar las tarifas.

Ha dicho el honorable Senador que por mi parte he hecho cuestion personal de este asunto. Nó señor; me he limitado a manifestar lisa i llanamente mi opinion, así como Su Señoría ha manifestado la suya.

Segun el honorable Senador esta indicacion no importa una innovacion sobre el sistema actual, puesto que el Consejo quedaria siempre habilitado para azar las tarifas hasta obtener las entradas necesarias para hacer los gastos. Pues entónces, ¿qué queda de la indicacion? Queda el voto de censura al Congreso únicamente.

El señor **Urrejola**.—No he tenido el propósito de censurar a nadie.

El señor **Walker Martínez**.—Un voto de esta naturaleza debe dejarse para cuando haya diverjencia de opiniones entre el Senado i el Consejo. Cuando llegue ese momento podrá decirse: los Senadores que representan al Senado en el Consejo no han llevado allí la palabra de esta Corporacion; o bien, puede censurarse al Gobierno por no haber servido los intereses públicos. Pero cuando se trata del presupuesto de gastos de la Empresa, no es-

posible que se pretenda modificar la lei orgánica del servicio. Eso no es parlamentario, no es legal, ni se ha acostumbrado jamas en parlamento alguno.

El señor **Urrejola**.—Ya que el señor Ministro se encuentra presente, yo quisiera hacer un pequeño bosquejo del debate que ha tenido lugar.

Esta materia ocupa la atencion del Senado desde hace quince o veinte dias, durante los cuales se han formulado diversas observaciones que en gran parte se refieren a las tarifas de la Empresa de los Ferrocarriles. Sobre todo, las observaciones del honorable Senador por Santiago, señor Valdes Vergara, se han referido principalmente a las tarifas. El honorable Senador ha manifestado que el réjimen vijente en materia de tarifas es verdaderamente curioso, porque cuando se trató de alzar las tarifas se avisó por medio de carteles en las estaciones que el alza seria de veinticinco por ciento, i en realidad ha sido de dieciseis a veinte veces mayor que lo anunciado. Por lo tanto, la indicacion que me he permitido formular no es una novedad, desde que las observaciones del honorable Senador por Santiago se han referido precisamente a ese mismo punto. Se dice que el Congreso no puede legislar en materia de tarifas ferroviarias; que la indicacion que he formulado, tendente a establecer que para el ejercicio financiero de 1916 rejirán las mismas tarifas que rejian en 1913, estimadas a diez peniques por peso, i aumentadas por igual en lo referente a pasajero, equipajes, animales i carga, en el tanto por ciento que el Consejo determina para que las entradas alcancen a subvenir a los gastos, va a contrariar la lei de reorganizacion del servicio.

A este respecto debo recordar que hace pocos dias el honorable Senador por Talca manifestó aquí que las tarifas existentes en 1913 habian sido aumentadas en un veinticinco por ciento.

El señor **Correa**.—Permítame Su Señoría rectificarle, porque me está atribuyendo Su Señoría algo que no he dicho.

Lo que manifesté fué que las nuevas tarifas producian a la Empresa una entrada superior en veinticinco por ciento a la anterior al alza de tarifas.

El señor **Claro Solar**.—En conjunto.

El señor **Correa**.—Exactamente, i toman-do en cuenta todos los recargos.

El señor **Urrejola**.—Voi a permitirme dar lectura a una parte del discurso pronunciado por Su Señoría en la sesion del 4 del presente, que acredita lo que acabo de espresar.

El señor **Correa**.—Yo tengo seguridad de haber dicho lo que acabo de espresar.

El señor **Urrejola**.—Dijo el señor Senador en sesion de 4 de enero:

«Como es natural, cuando se alzaron las tarifas el tráfico de pasajeros disminuyó mas aun, porque siendo mas caros los pasajes ferrosamente debe viajar menor número de personas.

Respecto de la carga no ha pasado lo mismo. Las tarifas para la carga fueron aumentadas en un veinticinco por ciento. Cuando se elaboró el presupuesto actual, la Empresa consideró muy atentamente la situacion jeneral del pais.»

De manera que yo no he alterado ni una sola de las palabras dichas por el honorable Senador por Talca. Por lo demas, era natural que el señor Senador lo dijese, puesto que no hacia sino confirmar el aviso puesto en todas las estaciones i en los diarios, en conformidad al artículo 54 de la lei, de que se aumentaba el flete de la carga en un veinticinco por ciento.

Por eso sostengo que no hai en mi actitud ningun cargo ni ofensa para nadie i mai léjos ha estado de mi ánimo hacerlos a Su Señoría, a quien tengo especial afecto i consideraciones. Creo que tanto Su Señoría como el Consejo, con la mejor buena fe han creido que las tarifas se aumentaban en un veinticinco por ciento. Pero, comprobado hasta la saciedad que el aumento era de tanto o cuanto mayor, he propuesto esta indicacion, declarando una i mil veces que estoy muy léjos de pretender molestar a ninguno de los señores consejeros. Por el contrario, creo que al decirle al Consejo que aumente las tarifas del año 1913 en lo que crea necesario, se deposita en esa Corporacion el mas alto grado de confianza.

Protesto, en consecuencia, de la afirmacion del honorable Senador de Santiago, que vejen mi proposicion el ánimo de molestar a algúien, ni mucho ménos a los distinguidos caballeros que en el Consejo hacen un sacrificio solo comparable al de los que toman a su carga la vijilancia de los hospitales, sacrificando su tiempo i su salud muchas veces. Esto es un timbre de honor para ellos, porque se imponen molestias que, por mi parte, no podria dármelas, porque no tendria tiempo para atender a tantas sesiones por semana como las que celebra el Consejo.

El señor **Correa**.—Como va a terminar la sesion i no quiero que el Senado quede bajo la impresion de las palabras pronunciadas por el honorable Senador por Nuble, voi a leer lo que dije en la sesion de 3 de enero:

«Yo sostengo que la ciencia mas exacta que

conocemos es la ciencia de las matemáticas. Por consiguiente, si hubiéramos querido hacer tarifas científicas, lo mas fácil habria sido decir: se necesita un veinticinco por ciento mas de entradas; luego se suben un veinticinco por ciento las tarifas; pero, léjos de eso la Empresa no ha querido hacer tarifas científicas sino industriales, ha tomado en cuenta todos los factores de la produccion para hacer tarifas proporcionales i el resultado ha sido perfectamente conforme con los actos: las entradas de los ferrocarriles, deducido el aumento por el premio del oro, han subido por tonelada útil al veinticinco por ciento que se calculó.»

Eso es lo que le han producido las nuevas tarifas a la Empresa.

El señor **Urrejola**. —I está perfectamente de acuerdo con lo que yo he sostenido.

Las tarifas se aumentarán en un veinticinco por ciento, porque se calculó que debian aumentarse en esa proporción.

He comprobado que el aumento medio entre cincuenta i mil kilómetros, tomadas las diferentes distancias, estimado en pesos de diez peniques, sin tomar en cuenta el recargo del oro, es del cuarenta i seis por ciento, llegando al ciento por ciento en muchos casos i aun al cuatrocientos por ciento en algunos otros.

El señor **Charme** (Presidente). —Como ha llegado la hora, quedará Su Señoría con la palabra.

Se levanta la sesion.

*Se levantó la sesion.*