

# Sesion 20.<sup>a</sup> ordinaria en 11 de Julio de 1908

PRESIDENCIA DEL SENOR PUGA BORNE

## SUMARIO

Se acuerda dejar para la sesion próxima la lectura del acta de la sesion del dia.—Continúa i queda pendiente la discusion del proyecto que autoriza el cobro de las contribuciones.—Usan de la palabra los señores Irarrázaval, Rodríguez (Ministro de Hacienda), Palacios i Espinosa Jara.—Queda con la palabra el señor Irarrázaval.

### Acta

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Se considerará la presente sesion como continuacion de la del dia para los efectos del acta, si no hai inconveniente.

Acordado.

### Incidentes

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Ofrezco la palabra.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—¿Sobre qué ofrece la palabra Su Señoría?

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Sobre los incidentes.

Ofrezco la palabra.

Terminada la primera hora.

### Lei de contribuciones

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Entrando en la órden del dia, corresponde continuar en la discusion jeneral de la lei de contribuciones.

Puede usar de la palabra el honorable Diputado de Angol, que quedó con ella en la sesion anterior.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Habla, señor Presidente, en la última sesion

en que nos ocupábamos, de la lei de contribuciones, de la conveniencia que habria, a mi juicio, en introducir en esta lei la tarifa de los Ferrocarriles del Estado.

Decia entónces que era indudable que, si buscamos un medio de evitar estas continuas alzas de tarifas, que colocan en una situacion inestable a todas las industrias que tienen que valerse de los ferrocarriles para su desenvolvimiento, seria introduciendo la tarifa de los ferrocarriles en la lei de contribuciones. Decia tambien que en los últimos tiempos hemos tenido dos, tres alzas o mas de tarifas, que ha venido a encarecer de tal manera el transporte de los productos que han llegado hasta socabar los cálculos que, para iniciar sus negocios, se han hecho los productores fuera de los grandes perjuicios recibidos por el comercio en jeneral.

No sé si las observaciones que tuve la oportunidad de formular fueron escuchadas por el señor Ministro de Hacienda; pero, de todos modos, me atrevo a creer que Su Señoría que ha manifestado constantemente un espíritu tranquilo, un deseo de avenimiento para las distintas corrientes de opinion producidas en esta Cámara, no tendria inconveniente para aceptar esta proposicion que en nombre de varios señores Diputados le hago.

¿Tendria inconveniente el señor Ministro de Hacienda para incorporar en la lei de contribuciones las tarifas de los Ferrocarriles del Estado, como hemos incorporado la tarifa de telégrafos en otra ocasion i así como hoi lo está la tarifa de correos?

¿Tendrá inconveniente en darnos su opinion Su Señoría?

El señor RODRIGUEZ (Ministro de Hacienda).—Dada la naturaleza da la lei que se discute, me parece que no hai conveniencia

en incorporar en la lei de contribuciones estas tarifas de servicios, que no corresponden en realidad a las contribuciones, en el sentido constitucional i legal de la palabra.

El honorable Diputado por Angol, para justificar sus deseos, aludió al hecho de haberse incluido el año pasado la tarifa de telégrafos, a las circunstancias de estarlo la tarifa de correos i las demas que el proyecto enumera.

En una ocasion anterior se ha dicho, honorable Diputado, que no hai diferencia manifiesta entre estas tarifas i las demas que están incluidas constantemente en la nomenclatura establecida en la lei de contribuciones; i por eso, se dice, es que en la última lei de contribuciones se introdujo la tarifa de telégrafos, nada mas que con el propósito deliberado de que estas tarifas fuesen consignadas conjuntamente con las demas; pero yo debo observar a Su Señoría que esto se hizo solo por un error, porque en realidad sus naturalezas son bien diversas.

La lei de contribuciones se refiere a lo que verdaderamente debe referirse; es decir, a los servicios públicos que no pueden ser prestados sino por el Estado, como sucede con el servicio de correos, con el servicio de carga i descarga de mercaderías en las aduanas de los puertos; porque estos servicios son monopolizados por el Estado, son propios del Estado, i ningun particular puede hacerlos.

Se dice, señor Presidente, que los aranceles judiciales son contribuciones establecidas por el Estado, para el servicio del Estado; pero estos son servicios que, verdaderamente, caen dentro del dominio de la lei; desde que nadie puede cobrar estas contribuciones, nadie tiene el derecho de hacer estos servicios, sino las personas designadas por orden espresa del Estado. Nadie puede hacer el servicio de correos, por ejemplo, sino que únicamente los funcionarios que el Estado tiene para su atencion. Es prohibido a los particulares hacer el trasporte de correspondencia.

Los telégrafos i ferrocarriles son servicios enteramente ajenos a las funciones del Estado; estos no han sido calificados por la lei dentro de este jénero de servicios exclusivamente fiscales, porque el servicio de telégrafos lo pueden hacer los particulares, lo mismo que pueden hacer el de ferrocarriles; de tal manera que los precios de sus tarifas no son ni siquiera fijados por la lei, porque no es posible que estos servicios sean prestados de igual manera que lo son los del Estado.

Sin embargo, la lei da la autorizacion necesaria para que estas tarifas se reglamenten

por medio de un decreto. Además, se hace de este modo porque no es posible que estos trabajos, estos servicios que son enteramente mercantiles, los tome el Estado sobre sí, por razon de una correcta fiscalizacion; i como existe el propósito de facilitar, en cuanto sea posible, la accion de los particulares, no podría hacerse esto. No hai conveniencia, ni está dentro del sistema legal de nuestra organizacion, el que estos servicios se incorporen de una manera a firme i definitiva en la administracion pública.

Pero, aun aceptando que esto fuera conveniente, que con ello no se perturbara el mecanismo administrativo, para que fueran incorporadas estas tarifas en la lei de contribuciones, colocando estos servicios dentro de las funciones del Estado, seria necesario que la lei las hubiera establecido espresamente.

Yo no veo medio ni forma correcta para que en medio de esta lei especial que autoriza el cobro de las contribuciones establecidas por leyes, se fuera a proceder a colocar las tarifas de telégrafos i ferrocarriles. La única manera como podríamos hacerlo seria citando la lei que organizó el servicio de los ferrocarriles i en esa lei se faculta al Ejecutivo para que introduzca las modificaciones que conviniere al buen servicio, sea que se aumenten o disminuyan las tarifas del Estado, como podría suceder con las tarifas de telégrafos i ferrocarriles.

Si hubiera razones que aconsejaran, por ejemplo, que se redujesen las tarifas de las líneas del Estado, esto no se podría hacer.

Si las líneas particulares se desarrollasen en condiciones que aconsejasen reservar las primeras solo al servicio administrativo, yendo de lleno a la supresion del servicio público, entónces se veria que los ferrocarriles o telégrafos particulares habrian tomado un inmenso desarrollo.

Si los ferrocarriles particulares se desarrollasen mas tarde, en forma de hacer competencia a los propios ferrocarriles del Estado i despues se espropiasen para entrar a ser tambien propiedad fiscal, habria cambiado la situacion.

En las presentes circunstancias no veo que seria practicable la idea del honorable Diputado, ni posible aceptarla, porque no seria correcto hacer lo que Su Señoría propone.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Tiene la palabra el honorable Diputado por Angol.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—He de principiar, señor Presidente, por

hacerme cargo de una primera observacion del señor Ministro.

El señor PALACIOS.—¿Me permite el honorable Diputado por Angol que lo interrumpa?

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Con mucho gusto, señor Diputado.

El señor PALACIOS.—Como iniciador de esta indicacion i de las primeras observaciones que se han formulado sobre este negocio...

El señor EDWARDS (don Agustin).—¿Se le va a contar este discurso a Su Señoría?

El señor PALACIOS.—Sí, señor; que se me cuente.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Como esta interrupcion es consentida espresamente por el honorable Diputado por Angol i es Su Señoría quien tiene la palabra, a Su Señoría se le contará el tiempo de la interrupcion del honorable señor Palacios.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—¿I qué tiene que ver en esto el honorable Diputado por Quillota?

Su Señoría tiene la monomanía de las interrupciones cuando hablan los demas señores Diputados; i cuando habla Su Señoría, protesta de ellas, i mui particularmente cuando el interruptor es el Diputado por Angol.

El señor EDWARDS (don Agustin).—No me he dirijido a Su Señoría.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Porque yo soi deferente i cumplo con un deber de cortesía para con el honorable Diputado por La Laja, Su Señoría se inmiscuye, sin tener nada que ver.

No es éste el papel que le corresponde a Su Señoría.

¡Déjenos tranquilos!

Afortunadamente, no es Su Señoría el que nos preside; ni ménos puede pretender enmendarle la plana al Presidente tan experimentado que hoi nos está dirijiendo.

El señor EDWARDS (don Agustin).—Yo no he pretendido enmendarle la plana a nadie; hice solo una pregunta, i en ningun momento he querido dirijirme a Su Señoría.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—¡Lo mejor es que nos deje en paz!

El señor PALACIOS.—Yo no sé si va a correrle al honorable señor Irarrázaval el tiempo de mi interrupcion.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Reglamentariamente, tiene que correrle al honorable Diputado por Angol.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Mui bien, señor Presidente.

¡Ojalá siempre estuviera yo tan bien representado!

Tanto por cortesía al honorable Diputado como por el interes que tengo de que se illustre el debate, cedo la palabra a Su Señoría, encontrándome, con todo gusto, perfectamente reemplazado.

Los debates en esta Cámara siempre se llevan en una forma correcta i cortés que a este incidente ha querido quitársela el honorable Diputado por Quillota.

El señor PALACIOS.—Decia, señor Presidente, que como iniciador de la indicacion que ha dado oríjen a este debate, necesito dar algunas razones a mis honorables colegas, acentuando las que espuse privadamente al honorable Ministro de Hacienda.

Habiéndose suscitado dudas, aun a viejos parlamentarios, sobre si es ilegal o no incorporar en la lei jeneral de contribuciones las tarifas de telégrafos i de otros servicios, he tenido que echarme a leer con cuidado la Constitucion para confirmar mi razonamiento.

La Constitucion, en efecto, dice en uno de sus artículos que le corresponde al Congreso "fijar las contribuciones de cualquiera clase que sean".

No dice la Constitucion "autorizar el cobro", como se sostiene, sino "fijar las contribuciones".

¿A qué, entónces, se hace un juego de palabras?

En otro inciso del mismo artículo citado de la Constitucion se dice que el cobro de las contribuciones "se fijará por dieciocho meses".

De modo que aquí se confiere una autorizacion de derecho público para determinar el plazo en que hayan de cobrarse las contribuciones por dieciocho meses; i en el otro inciso se concede al Congreso la facultad de "fijar las contribuciones de cualquiera clase que sean".

Entre una disposicion de alcance restringido i otra mas jeneral, yo me atengo a esta última, e insisto, por lo tanto, en creer que nosotros fijamos contribuciones, que tenemos perfecto derecho de fijarlas.

Se dice que las contribuciones públicas son por servicios públicos, i que mui pocas se pagan directamente.

Cuando se trata de servicios especiales, como los de correos, telégrafos, de la administracion de justicia, hai estampillas, timbres o papel sellado, que son medios mas adecuados para la comodidad del público i para el control del servicio.

Segun lo dicho, no es una contribucion el pago de un servicio, i yo pregunto: ¿el pago

de un derecho judicial no es una contribucion?

Si mañana no se incluyera la tarifa de correos en la lei de contribuciones, si el Congreso no la autorizara, ¿qué sucederia?—Se suprimirian los correos de Chile?—Nó, señor; el Fisco tiene una autorizacion consignada en la lei de presupuestos que determina la cantidad de fondos que destina para cada servicio.

Si el Congreso no autoriza este cobro el Gobierno no podrá cobrar la contribucion directa i seguirá atendiendo un servicio gratuitamente como son jeneralmente los servicios en Chile.

I aquí debo contestar una insinuacion del honorable diputado señor Cox, que sostenia que la tarifa de ferrocarriles no debe incluirse en la lei de contribuciones, i preguntaba Su Señoría: si mañana se obstruye el despacho de esta lei, ¿se pararian los ferrocarriles?—Nó, señor; no se pararian. Hai una lei de presupuestos que señala fondos para el mantenimiento de este servicio. Hablando de una manera llana i vulgar sostengo que la Constitucion dice que ninguna contribucion puede ser cobrada por el Ejecutivo si no lo autoriza el Congreso.

El Ejecutivo hace gastos porque nosotros le damos permiso para que los haga. El Ejecutivo cobra las contribuciones porque le damos permiso para que las cobre, pero solo por el término de dieciocho meses. Esta es la diferencia.

El señor COX MENDEZ.—De modo, señor diputado, que si esta lei no se aprueba el 16 de julio tendremos el servicio de ferrocarriles gratuito para todo el mundo.

El señor PALACIOS.—Sí señor; i todos los servicios deben continuar haciéndose hasta que se consuma el último centavo del Fisco.

Si el cobro de las contribuciones no lo autoriza el Congreso deben mantenerse los servicios públicos hasta que el Ejecutivo no tenga fondos con que hacerlo, porque la lei de presupuestos así lo autoriza.

Quando llegue el momento en que no disponga de fondos con que hacerlo, llegará al Congreso i dirá: si usted me autoriza puedo seguir haciendo el cobro de contribuciones, i el Congreso dirá si le autoriza o nó.

I la prueba de esto es que hai la mar de servicios que no se cobran actualmente por la lei: el servicio de seguridad, por ejemplo. ¿No vemos todos los dias que dentro de la autorizacion amplia de la lei el Ejecutivo puede tener, tres, cinco i seis mil hombres?

El señor HUNEEUS (don Jorje).—Yo

quiero hacerle una observacion a Su Señoría.

Tomando la lei de contribuciones, Su Señoría podrá echar de ver inmediatamente que cada una de las autorizaciones que contiene el proyecto está fundada en una lei especial. Puede hacer leer al señor Secretario.

El señor PALACIOS.—Nó, señor Diputado.

El señor HUNEEUS (don Jorje).—¿I en qué lei fundaría el señor Diputado la contribucion de ferrocarriles al incluirla en la lei de contribuciones, que no es sino una autorizacion para que se cobre lo que está establecido por leyes anteriores?

Esto es lo que quiero recordar al honorable Diputado; porque, en el proyecto de lei, si Su Señoría se toma la molestia de leerlo, podrá ver que cada contribucion dice, por ejemplo: "Impuesto de patentes, en conformidad a la lei de 9 de diciembre de 1901".

"Impuesto para pavimentacion de Santiago, en conformidad a la lei de 11 de julio de 1908".

Yo pregunto al honorable Diputado ¿con arreglo a qué lei podemos establecer la contribucion de ferrocarriles?—No la hai.

Hai que dictarla, i para esto es necesario ir por órden. Porque esta será una contribucion una vez que el Congreso haya dictado una lei especial análoga a las que han establecido todas las demas. En estas condiciones sí que podrian ser incluidas las tarifas de los ferrocarriles en la lei que autoriza el cobro de las contribuciones cada dieciocho meses.

Yo extraño la opinion de mi respetable amigo señor Palacios.

Agradezco al honorable Diputado que me haya permitido hacerle esta interrupcion.

El señor PALACIOS.—Voi a contestar a Su Señoría inmediatamente i a probarle que la lei de contribuciones no autoriza solo el cobro de contribuciones establecidas por leyes especiales, sino que tambien las establecidas por simples decretos o reglamentos...

El señor HUNEEUS (don Jorje).—Que tienen fuerza de lei a virtud de la lei que mandó dictarlos.

El señor PALACIOS.—Por ninguna lei se cobra la contribucion de encomiendas postales, sino a virtud de un simple reglamento.

Las contribuciones municipales en su mayor parte son fijadas por simples ordenanzas o por simples acuerdos de las respectivas corporaciones.

El señor HUNEEUS (don Jorje).—Permítame una palabra mi honorable amigo.

El señor PALACIOS.—Entonces esta ya no es una interrupción, sino un diálogo.

Oígame ahora Su Señoría así como yo he tenido el gusto de oír también a Su Señoría.

Si la contribución de jiros postales estuviera fijada por lei, se citaría en el proyecto de contribuciones esa lei. Esto tendría necesariamente que hacerse si fuera efectivo lo que sostiene Su Señoría, esto es, que todas las contribuciones están fijadas por una lei.

De modo, pues, que mi modo de pensar a este respecto debe predominar hasta ahora, porque hai muchas contribuciones, fuera de la que he citado, que no tienen orijen en leyes especiales. Así, por ejemplo, la contribución de mataderos i la de carnes muertas tienen orijen en una simple ordenanza municipal.

¿Qué dificultad habría entonces para incorporar la tarifa de ferrocarriles en la lei que autoriza el cobro de las contribuciones, así como está incluida en ella la contribución de jiros postales i otras que no se basan en leyes especiales?

Ninguna, señor Presidente.

El señor HUNEEUS (don Jorje).—El reglamento que fija la contribución de jiros postales tiene fuerza de lei. Esta contribución se autorizó por la lei de correos.

El señor PALACIOS.—Entonces si los reglamentos son leyes, o tienen fuerza de lei, bastaría autorizar al director de los ferrocarriles para que en un reglamento fijara las tarifas de los ferrocarriles i despues este reglamento se incorporaba a la lei de contribuciones...

El señor HUNEEUS (don Jorje).—Un reglamento tiene fuerza de lei cuando es el de una lei especial dictada por el Congreso i que ha sido reglamentada por el Presidente de la República.

El señor PALACIOS.—De modo entonces que el reglamento que dictara el Presidente de la República fijando las tarifas de los ferrocarriles, podría ser incorporado en la lei de contribuciones porque el Presidente de la República —i en esto estará de acuerdo la Cámara conmigo—no podría estar dictando reglamentos ilegales; i, si tal cosa sucediera, el señor Huneeus inmediatamente, i yo en primer lugar, protestaríamos.

I aquí debo recordar la invocación que hizo el señor Cox.

Yo aplaudo mucho la elocuencia, pero no la acepto cuando se hace uso de ella, sirvien-

dose de argumentos escolásticos o muy pomposos, encaminados a perturbar el criterio de los Diputados, argumentos que yo muchas veces no comprendo.

A mí me gusta, por esto, que las cosas se digan en la forma franca i llana en que yo acostumbro hacerlo, pues así se discurre más i así, a la llana, es como he destruido el argumento tan poderoso que en sesiones pasadas hacia mi honorable colega.

No hai ningún servicio público que no se pague. Se habla de los servicios judiciales; pero, ¿acaso no se pagan también por medio de la contribución de papel sellado? I esto mismo puede decirse de todos los demás servicios públicos que se encuentran en el mismo caso, pues todos se costean por medio de las diversas contribuciones establecidas por las leyes. De donde deduzco que, con igual razón, deben incluirse en esta lei que autoriza el cobro de las contribuciones todos los aranceles i tarifas, así los de correos i telégrafos, que ya están incluidas, como la de ferrocarriles, en virtud de las cuales se exige el pago de este servicio.

Siendo ello así, creo que hai conveniencia en que ellas no puedan ser modificadas, sino por medio de una lei, a fin de resguardar los intereses de la industria i del comercio.

De aquí la conveniencia de incluirlas en la lei que discutimos para tener la seguridad de que esas tarifas no podrán ser modificadas por simples decretos.

El señor HUNEEUS (don Jorje).—Si se incluyeran las tarifas de los ferrocarriles en la lei de contribuciones, ¿en qué condición quedarían los ferrocarriles particulares si el despacho de esa lei se retardara? ¿Habría que paralizar también este servicio?

El señor PALACIOS.—En la misma condición en que quedan los telégrafos particulares: seguirían cobrando sus tarifas porque ellos no hacen un servicio fiscal.

En esta misma condición quedarían las tarifas de los ferrocarriles particulares que, para su implantación, requieren la aprobación del Presidente de la República.

Esto servirá, de paso, para probar al honorable Ministro de Hacienda que los Ferrocarriles del Estado no son una empresa industrial o de lucro como cualquiera otra, sujeta a las leyes de la libre competencia, sino que son un servicio público destinado a servir los intereses de los ciudadanos e impulsar la producción de la riqueza.

Esto todavía es de mayor evidencia con relación a Chile en donde no hai paralelas con las líneas del Estado otras de particulares que

puedan hacerles competencia. I siendo esto así, no pueden rejirse por las leyes económicas a que están sujetas las demas industrias entregadas a la libre concurrencia.

Por esto es que las tarifas del telégrafo no han podido bajar en tres centavos sin reformar previamente la lei que las determinó; miéntras tanto, las líneas particulares han bajado sus tarifas en dos centavos.

Los Ferrocarriles del Estado no pueden considerarse como una empresa industrial, porque no hai otras de que servirse o que puedan competir con ellos; lo cual es una fortuna, porque las empresas particulares no cobrarían nunca tan barato.

Este es el verdadero ideal en materia de ferrocarriles, i así proceden las naciones mas adelantadas desde el siglo pasado.

En Alemania esta fué la gran política del canceller Bismark, quien dejó establecido que los ferrocarriles no podían ser propiedad de los particulares ni de las municipalidades, sino del Estado; i que su objeto principal consiste en acarrear los productos nacionales al precio mas bajo posible para hacer competencia a los estranjeros.

I ese gran estadista tuvo que combatir contra los que dicen que la mejor administracion para un ferrocarril es la de los particulares. Sin duda alguna que esto seria así, si se tratara del provecho de éstos i no del público a quien esplotan.

Por el contrario, la verdadera doctrina en materia de ferrocarriles fiscales podria decirse que es la contraria de la que sostienen los regalistas, esto es, que para que presten en toda su amplitud los buenos servicios de que son susceptibles, es conveniente que dejen pérdida, a fin de servir bien los intereses de la comunidad que, en último resultado, devuelve por otros medios el déficit que su administracion pudiera dejar, como ser aumentando la produccion, que es riqueza del pais, i pagando otras contribuciones, como las de aduana. Para esto son los ferrocarriles del Estado, señor Presidente, para impulsar el progreso jeneral.

El Estado debe hacer lo que un padre de familia rico con sus hijos pobres; i no se escandalice por ello la Honorable Cámara: en los paises pobres que tienen un Fisco rico, este es el papel del Estado.

En conclusion, señor Presidente, creo que no somos lójicos dejando al Ejecutivo la facultad de aumentar las tarifas de los ferrocarriles, puesto que no puede cobrar ni gastar un centavo sin autorizacion lejislativa. No podemos consentir, ademas, que estas alteracio-

nes en las tarifas de los ferrocarriles puedan hacerse por simple decreto, puesto que los ferrocarriles no son un medio de procurarse entradas o de imponer gabelas sino un medio de impulsar la riqueza nacional.

Por esto considero que es una garantía para los particulares la de establecer que estas alteraciones en las tarifas solo puedan hacerse por medio de una lei.

¿No va mucho mas prestijada esta medida si es aprobada por esta Cámara? ¿No hai, señor, mucho mas probabilidades de que esta medida sea aceptada mejor por el público? ¿I qué dificultad hai en que el Congreso la apruebe? Yo no veo ninguna razon para que el Parlamento se despoje de esta facultad i la entregue de lleno al Ejecutivo.

Creo, señor Presidente, que hai conveniencia evidente i legal aun en que la Cámara sancione esta medida para darle fuerza de lei. Sostengo que es una ilegalidad que las tarifas de los ferrocarriles se cobren al público si ellas no están incluidas en la lei de contribuciones; no se pueden cobrar estas contribuciones miéntras el Congreso no lo autorice, del mismo modo que no se pueden cobrar las tarifas de telégrafos, i así se reconoció el año pasado en el Honorable Senado al tratarse de esta materia.

Se nos dice que es un ideal de buen Gobierno el que el Fisco no haga competencia a los particulares en los servicios públicos; i me parece que en naciones mas adelantadas que nosotros se ha ya reaccionado abiertamente sobre esta teoría.

Se ha dicho a este efecto que esta reaccion no solo va en pro de la seguridad nacional, como lo dijo Bismark en Alemania, sino tambien que tiende a mejorar i a favorecer las industrias i el comercio en el imperio aleman.

Es evidente que en Chile hai la tendencia de que los ferrocarriles pasen al poder del Fisco para que haya un servicio barato. Así, hemos visto en la prensa que el Estado trata de comprar el ferrocarril de Copiapó. Tambien hace pocos años se dictó una lei para adquirir el ferrocarril de Coquimbo; i en jeneral, no hai ninguna parte en Chile en que los Ferrocarriles del Estado tengan la competencia de los ferrocarriles particulares.

El servicio de los ferrocarriles lo pueden hacer tambien los particulares, i para ello gozan de libertad.

Concretándome al punto que trataba, creo, señor, que solo despojándonos de esta facultad parlamentaria, para delegarla en el Poder Ejecutivo, se puede no incluir las tarifas de las contribuciones de ferrocarriles en la

lei jeneral de contribuciones; pero no hai conveniencia pública en que esto suceda.

Si, segun la opinion del Gobierno, el alza de estas tarifas es justa i necesaria, no creo que encontraria aquí resistencia para tratar de esta materia.

Talvez habria un criterio distinto de la opinion del Gobierno: si el Gobierno estimara, por ejemplo, que este servicio debia costearse con sus propias entradas, talvez aquí predominaria la idea contraria a fin de proteger así las industrias nacionales i se estableceria que el cobro de esta contribucion fuera indirecto, por ejemplo, i que este servicio se pagara con fondos jenerales de la Nacion.

El Ejecutivo no se puede creer autorizado para tomar fondos de las rentas nacionales para llenar un déficit en un servicio dado; pero el Congreso puede autorizarlo para que así lo haga.

I ¿qué razon de ilegalidad o de inconstitucionalidad puede alegarse en contra?

La dificultad en que me he encontrado para pronunciar la palabra, demuestra que no cocezo mucho la Constitucion, como ántes lo he manifestado.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Su Señoría está probando en el hecho que conoce la Constitucion mucho mejor que otros señores Diputados.

El señor PALACIOS.—Porque la leo en este momento.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Su Señoría discurre con mui buen criterio, i en favor de los intereses bien entendidos de la Nacion.

El señor PALACIOS.—Esto último sí que lo creo.

El señor RODRIGUEZ (don Aníbal).—Ya ve el honorable Diputado por Angol que el señor Diputado dice que le cuesta pronunciar la palabra, porque no conoce la Constitucion.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Otros tienen mas facilidades para pronunciar la palabra; pero entienden ménos la Constitucion.

El señor RODRIGUEZ (don Aníbal).—«¡De todo hai en la viña de Cristo!»

El señor PALACIOS.—Siento molestar por un momento mas la atencion de la Cámara.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Si no la molesta Su Señoría.

El señor PALACIOS.—Se observó por alguien que se ha incluido en la lei de contribuciones el servicio de carga i descarga de las aduanas, derechos de muelles fiscales, etc., etc.; i la razon aducida por el señor Ministro al respecto, es la de que en tales casos se tra-

ta de un monopolio fiscal, de un servicio que hace esclusivamente el Fisco, i que por eso se incluyen esos servicios en la lei de contribuciones.

Pero yo digo que si jeneralmente ha sido el Fisco el que hace el servicio, ha habido casos en que, por diversos contratos, lo han hecho los particulares, por algun tiempo, en diversas aduanas de la República.

De modo que, segun esta teoría del señor Ministro, habria sido lójico que durante esos años no se hubiese incluido ese servicio en la lei de contribuciones, porque entónces no tenia el Fisco el monopolio, sino diversos particulares, uno en Valparaiso, otro en Talcahuano, otro en Arica.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Todavía me parece que se hace así en algunas partes.

El señor PALACIOS.—Aun mas: habia ántes un gremio especial de jornaleros que hacian este servicio que estaba reglamentado i en que tenia injerencia el Fisco, pero sujetos a ciertas condiciones.

De modo que esta inclusion de las tarifas en la lei de contribuciones es solo para que el Fisco no las alce, i para que la Cámara pueda juzgar si es o no justo lo que se cobre por el servicio.

Este es el alcance que doi a este asunto, i la razon que hai para incluir estas materias en la lei de contribuciones.

Por eso en este proyecto de contribuciones se incluyen las tarifas de jiros postales, la de telégrafos en otra ocasion, etc.

Ahora, segun la definicion del Diccionario, contribucion es «la cuota o cantidad que se paga para un fin i principalmente para las cargas del Estado»; de modo que caben perfectamente dentro de la denominacion de «contribucion fiscal» los servicios a que me vengo refiriendo,

Repito que ha habido épocas en que este servicio de carga i descarga se ha hecho por contratistas particulares, que se han sujetado a las tarifas que se indican en la lei de contribuciones.

Ha habido, pues, un servicio particular, dentro de este servicio del Estado, i ha seguido rejido siempre por esta lei.

Yo propondria, pues, a mis honorables colegas que, persiguiendo el propósito de mantener inalterables las tarifas de los ferrocarriles i para que no puedan modificarse sino de acuerdo con el Congreso, consignáramos en la lei de contribuciones un párrafo como el siguiente: «tarifas vijentes conforme al decreto de tal fecha».

Creo que, en esta forma, se subsanaría también la observación que acabo de oír al honorable Diputado señor Huneeus.

Así como hai una disposición que dice: "reglamento de correos conforme a la ley de mayo de 1907 i convenciones postales" ¿por qué no podría establecerse otra que dijera: "tarifas de los ferrocarriles conforme a decreto de tal fecha"?

Otra pequeña observación aun:

El espíritu de la ley de ferrocarriles, tratándose de empresas particulares, es restrictivo hasta impedir en lo posible todo negocio excesivo i note la Cámara que se trata de un negocio entre dos particulares, el particular que cobra i el particular que paga.

Ahora, ¿con cuánta mayor razón no ha de ser restrictivo el espíritu de esa ley, tratándose de una empresa fiscal, cuyo negocio ella no debe perseguir bajo ningún concepto?

Dice esa ley que ninguna alza de tarifas podrá entrar en vigencia sino después de seis meses de decretada.

¿A qué obedece esta disposición?

A no perjudicar al particular, a darle con este objeto una base para sus operaciones futuras, dejando subsistente la situación anterior hasta que se hayan finiquitado todos los negocios formalizados al amparo de ella.

El espíritu de la ley de ferrocarriles es, pues, el de beneficiar al particular; i cuando no puede beneficiarlo toma medidas para evitar su perjuicio.

Suponiendo que las tarifas de los ferrocarriles no constituyan una verdadera contribución, en todo caso, pregunto yo: ¿hai o no conveniencia en incluirías entre las contribuciones?

Por lo ménos, hai que reconocer que se tiende con este temperamento a crear la verdad en situación que corresponde a este negocio: una situación dentro de la cual no pueda modificarse las tarifas de la empresa, sino en virtud de dictaminada ley del Congreso.

He terminado, señor Presidente, i doi las gracias a mi distinguido amigo el honorable Diputado por Angol.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Entonces voi a continuar, señor Presidente.

El señor ESPINOSA JARA.—Antes de que Su Señoría continúe, creo que habria conveniencia en que me escuchase unas cuantas palabras que deseo decir sobre esta materia i que talvez servirán a Su Señoría en el desarrollo de su discurso.

¿Si Su Señoría me lo permite?

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Con mucho gusto,

El señor ESPINOSA JARA.—No deseo perturbar con mis observaciones el discurso del honorable Diputado por Angol, solo quiero dar a conocer algunos datos que Su Señoría mismo puede aprovechar.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Debo advertir al señor Diputado que el honorable señor Encina me habia pedido ántes le concediera una interrupción.

El señor ENCINA.—Nó, señor Diputado; no he querido interrumpir sino felicitar a Su Señoría.

El señor ESPINOSA JARA.—No hai ley que establezca la contribución del servicio de ferrocarriles, de modo que no podría citársela, i si alguna pudiera mencionarse seria la ley general sobre la materia de 6 de agosto de 1862. Esta ley dice en su artículo 38 que esta es una empresa industrial i que, como toda empresa, es responsable de daños i perjuicios; en su artículo 39 agrega: que el servicio de trasportes se sujetará en todo a los requisitos legales establecidos para los contratos de transporte; de modo que la ley considera este servicio como una empresa industrial que se rige por el Código de Comercio.

El artículo 50 dice:

"La tarifa que una empresa de ferrocarril por sí o con intervención del Gobierno fijare según los casos, deberá aplicarse generalmente a todos los que se sirven del ferrocarril sin que pueda hacer ninguna escepcion".

La ley da, como se ve, al Gobierno la facultad de fijar las tarifas; de manera que, si se incluyera a éstas en la ley de contribuciones, quedaria siempre autorizado el Gobierno para fijarlas, desde que la ley de contribuciones, que es de efectos transitorios, no puede modificar otra ley que es de efectos permanentes.

Llama la atención del honorable Diputado por Angol a que Su Señoría, con la indicación que ha hecho para incluir estas tarifas en la ley de contribuciones, va a obtener un resultado contraproducente; porque, si el Congreso acordara incluirías quedarian incorporadas a esa ley i desde luego en vigencia las tarifas diferenciales creadas por decreto de 23 de diciembre, i esto con la circunstancia agravante de que, si estas tarifas son fijadas por un decreto de Gobierno, tiene que mediar un plazo entre la fecha que las fija i la en que deben comenzar a rejir.

Cuando se dictó el decreto de 23 de diciembre, el honorable Diputado no juzgó

conveniente, para los intereses de la industria i el comercio las tarifas diferenciales, i, en vista de las observaciones de Su Señoría i de otros honorables Diputados, el Gobierno nombró una comision que las estudiara i resolviera lo conveniente. La comision se ocupa con mucho interes de este asunto i a sus sesiones ha concurrido con mucho celo el honorable señor Palacios, haciendo observaciones mui útiles.

Pues bien, con la indicacion de Su Señoría todo el trabajo de esta comision seria inútil.

La comision ha estudiado con el mejor espíritu, i ha llegado a un acuerdo que contempla todos los intereses que hai que tomar en cuenta. Probablemente, casi seguro es que presentará, en mui pocos dias mas, un proyecto de lei consultando las ideas que ahí se han estudiado i aprobado.

Ese proyecto vendrá a la Cámara, i entonces será la oportunidad de tratar de este negocio.

Se ha aceptado la idea de establecer un recargo en las tarifas actuales, el cual seria, en parte, pagado por el Fisco, i por esto se necesita de una lei especial, de manera que no seria estraño que se presente un proyecto de lei que autorice al Gobierno para hacer este aumento.

Repito que este seria el momento en que podrian los señores Diputados hacer sus observaciones.

Agradezco al señor Diputado el haberme permitido hacer estas observaciones.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU. Continúo, señor Presidente.

Comenzaré por hacerme cargo, ántes que todo, de las observaciones que la Cámara acaba de oír a nuestro honorable colega, el señor Espinosa Jara.

Nos dice Su Señoría que si hubieran de incorporarse las tarifas de los ferrocarriles en la Lei de Contribuciones que estamos discutiendo i vamos a aprobar, resultaria que introduciríamos en ella las tarifas diferenciales que han sido combatidas desde todos los estrémos de esta Cámara.

A este respecto, me permito recordar que estas tarifas no están aun en vijencia.

El señor ESPINOSA JARA.—Pero deberian haber entrado, se las ha aplazado por un mes.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Precisamente, estas tarifas que deberian estar en vijencia no lo están por la resistencia que encontraron en esta Cámara, lo que obligó al Gobierno a aplazarlas.

Deberian estar, dice Su Señoría; pero yo le observo que no lo están. ¿Cree Su Señoría que el caso es igual? ¿Cree que tanto vale una forma verbal como la otra?

Nó, señor; las diferentes formas verbales sirven, precisamente, para referirse a situaciones diferentes.

Por lo demas, olvida el honorable Diputado que me contradice, que hai un decreto que establece que estas tarifas quedarán suspendidas durante un mes.

El señor ESPINOSA JARA.—Aplazadas, señor Diputado.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Da lo mismo.

En todo caso, como no están en vijencia, no podrian ser incorporadas a la lei que discutimos.

Yo he oido con mucho interes la discusion que se ha desarrollado al rededor de la indicacion que he tenido el honor de formular.

Miéntas mas se desarrolla la discusion de esta indicacion, de mayor interes i trascendencia la encuentro, i mas me felicito de haberla traído al debate.

Se ha hecho cuestion sobre si es o no es contribucion el pago de los servicios ferrocarrileros.

Tratando de la prestacion de un servicio que hai que pagar, a primera vista la cuestion se presta a ciertas perturbaciones de criterio; pero el honorable señor Palacios ha fundado, a mi juicio, la verdadera teoría constitucional a este respecto; i yo para remontarme a los orijenes mismos en donde Su Señoría ha buscado la definicion de lo que es la contribucion, voi a leer lo que al respecto dice el diccionario.

Dice el diccionario:

“Contribucion, del latin contributio: La cuota o cantidad que se paga con algun fin.”

Aquí tiene Su Señoría, esto es una contribucion: la cuota o cantidad que se paga para algun fin.

Así, por ejemplo, nosotros tomamos el tren en Santiago, ¿con qué fin? con el fin de ir de Santiago a Valparaiso, i para esto pagamos una cantidad, una cuota, con el único fin de viajar a Valparaiso en el tren; de modo que pagamos una contribucion.

Ahora, señor, yo pregunto, ¿pueden cobrar esta contribucion los Ferrocarriles sin estar autorizados para ello?

A mi juicio, ha planteado el honorable señor Palacios, con la mayor nitidez, la verdadera doctrina constitucional.

Los presupuestos autorizan los gastos necesarios para poner en movimiento este servicio de trenes. A virtud de la lei de presupuestos, el Fisco tiene el deber de invertir estas cantidades en un servicio dado, llámese ferrocarriles o correos.

Pero, no basta esto, señor Presidente, hasta aquí no está hecha sino la mitad del negocio; está habilitada la Empresa para poner en movimiento sus convoyes, i para sacar sus trenes a la línea; pero, hai necesidad de una segunda lei, que es la que autoriza el cobro de estas contribuciones ferrocarrileras.

Esta es la verdadera doctrina constitucional, la que ha planteado con lucidez el honorable señor Palacios: la lei de presupuestos, autoriza a los ferrocarriles para ponerse en movimiento, para echar a la vía sus convoyes i trenes; en ella no se hace hincapié en si se trata o no se trata de un servicio que debe pagarse. Para poder exigir el pago del servicio o, lo que es lo mismo, el cobro de la contribucion, debe el Estado estar autorizado por esta lei para hacerlo.

Ahora, señor, yo pregunto a mis honorables colegas ¿cuál contribucion de las que establece esta lei, no es un pago de servicios? El papel sellado, ¿no es un pago de servicios? el empleado o el tesorero fiscal, o cualquiera que sea el que venga a vendernos este papel, no nos hace el servicio de darnos la hoja de la cual debemos servirnos, para presentar nuestras peticiones al Juzgado?

Ha insinuado el señor Encina que este no es un servicio señalado por la lei de contribuciones; pero, señor, a pesar de esto...

El señor ENCINA.—¿Qué importa que Su Señoría hierre alguna vez cuando ha acertado en tantas!

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Pero es que a mí me gustaria acertar en todas.

Dice el número 2 del proyecto de contribuciones fiscales que estamos discutiendo:

“Servicio de descarga, despacho i movimiento de bultos en las aduana».

Esta es una contribucion sujeta a una tarifa determinada, lo mismo que lo está el servicio de ferrocarriles. I entónces, ¿por qué Sus Señorías no son lójicos, i dicen: pongamos el servicio de ferrocarriles en la lei de contribuciones?

El señor ESPINOSA JARA.—Pero es que no hai pago de servicios i, por consiguiente, no puede haber contribucion.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Pero, señor, ¿cómo es que no hai pago de servicios?

El señor ESPINOSA JARA.—Me referia al caso del papel sellado.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Sí lo hai.

El señor PALACIOS.—Exacto. Porque no puede haber justicia sin papel sellado.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Pero, señor, ¿cómo se puede negar el servicio efectivo que nos hacen los ferrocarriles, al trasportarnos de Santiago a Valparaiso o a cualquiera otra parte? porque el Fisco?....

El señor CORREA BRAVO.—Si me permite el honorable Diputado una interrupcion?

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Con mucho gusto, señor.

El señor CORREA BRAVO.—El servicio de correos está remunerado.....

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—¿Es claro! Allá voi.

El señor CORREA BRAVO.—Si Su Señoría manda una carta o una encomienda por correo, paga una contribucion, paga un servicio, i si manda un bulto por equipaje ¿por qué no seria el pago de este servicio tambien una contribucion?

El señor CONCHA (don Malaquias).—Tanto mas cuanto que el ferrocarril es el que lleva el bulto al Correo, o al lugar de su destino.

El señor PALACIOS.—¡Pero si esto es mui claro!

El señor ESPINOSA JARA.—I al correo se lo lleva gratuitamente.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—El temor del honorable señor Espinosa Jara de que las tarifas diferenciales no entrasen en la lei, no tiene base.

Bastaria, señor Diputado, para no hacerlas entrar, el hecho de no enumerar el decreto que las ha establecido, en la lei jeneral de contribuciones.

El señor ESPINOSA JARA.—Pero el decreto en cuestion se dictó conforme a la lei.

El señor CORREA BRAVO.—Bien; pero no enumerándose en la lei el referido decreto, las tarifas diferenciales no quedarian incorporadas.

El señor HUNEEUS (don Jorje).—¿Si me permite Su Señoría?

El señor CORREA BRAVO.—Oigo siempre con el mayor agrado a Su Señoría.

El señor HUNEEUS (don Jorje).—Como se ha debatido con interes si deben ponerse en vigor o no las tarifas diferenciales i hai pendiente una resolucion sobre el particular, bastaria esta circunstancia para que no se incluyese las actuales tarifas en la lei de contribuciones.

El señor CORREA BRAVO.—Si nos atu-

viéramos a circunstancias parecidas, tampoco se incluirían los derechos de aduana, porque hai pendiente un proyecto jeneral de reforma de esos derechos.

El señor HUNEEUS (don Jorje).— El caso es distinto, honorable Diputado; porque ese es un proyecto que demorará mucho aun.

El señor CORREA BRAVO.—I las tarifas diferenciales se estudian con empeño; pero, seguramenté pasará ántes el proyecto de reforma de derechos de aduana.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.— Permítanme los señores Diputados....

Yo no quiero retardar el pronunciamiento de la Cámara, i voi a continuar.

El señor CORREA BRAVO.—Siento haber molestado a Su Señoría con mi interrupcion.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.— No me ha molestado Su Señoría; por el contrario, su interrupcion ha sido mui oportuna i ha servido para fijar los puntos del debate, presentando la cuestion en una forma que ya no puede caber duda sobre ella.

Queda establecido que no hai contribuciones sino por pago de servicios.

¿Qué contribucion no es por pago de servicios?

¿La de haberes?

¿La de aduanas?

¿Cuál?

Todas las contribuciones corresponden a servicios que debe hacer el Gobierno.

El Gobierno hace los servicios de policia para resguardar la vida de los habitantes; los de juzgados, en que por lo jeneral se nos hace justicia; i así pasa con todos los demas servicios, que son indispensables en todo pueblo civilizado.

Jamas se nos podrá probar que porque las tarifas de ferrocarriles son una contribucion sobre ferrocarriles, se diferencian de las tarifas de correos, por ejemplo.

En unas como en otras, se trata de pago por prestacion de servicios.

El señor CORREA BRAVO. —Tanto es así que el que no quiere o no necesita aprovechar esos servicios, no los paga.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Es claro.

Por otra parte, el honorable Diputado por Petorca quiere resucitar la tendencia caída en desuso de que los ferrocarriles pueden jugar un rol independiente, costeándose con sus propios recursos i entradas, siendo algo como una república aparte dentro de la colectividad.

Nó, señor; esto no es correcto ni político.

El Estado se hace cargo de una serie de servicios; a todos debe atenderlos en conjunto; los unos pueden dejarle utilidad, los otros pueden dejarle pérdidas. La resultante es que el Estado trate de devengar sus contribuciones, de que con ellas llegue a subvenir a las necesidades de todos estos servicios de los que le dejan utilidades i de los que le dejan pérdidas.

Por eso aver me referia al servicio de caminos. ¿Qué utilidad deja? Ninguna, aparentemente; i, sin embargo, yo digo que deja evidentes beneficios. Sabido es que hai dos comercios que son igualmente interesantes. Digo mal, que no son igualmente interesantes: hai el comercio interior i el comercio exterior.

Nosotros tenemos la bendita costumbre de mirar solo al comercio exterior, i solo pensamos en el intercambio con otros países, intercambio que trae perturbaciones en nuestra vida económica i en el cual nuestro billete no vale mas de siete u ocho peniques.

Pero hai otro comercio, señor; el comercio interior, i éste es un comercio en el cual nuestro billete está poderosamente tarifado, porque desempeña un rol infinitamente grande, un rol indispensable; a cada minuto, esta moneda depreciada, es solicitada, i así podrán Sus Señorías apreciar el fenómeno de que miétras nuestro papel es cotizado en el mercado de Lóndres en no mas de seis i medio peniques, aquí pagamos por él un premio o interes de dieciocho, veinticuatro o mas por ciento.

Este papel, repito, tiene una altísima cotizacion dentro del país porque sirve para los usos del comercio interno, porque dentro de los usos del comercio interno hai que pagar por este papel el veinte o treinta por ciento de interes, aunque estemos con el cambio sumamente bajo.

Actualmente tenemos un cambio sumamente abatido, i, sin embargo, el papel circulante no revela ningun signo de los que caracterizan la plétora.

El día que hubiera circulante en exceso ocurriria que el papel se abarataria en el interior: teniendo los capitalistas gruesas sumas sin inversion, se apresurarian a buscarle colocacion en las industrias a un módico interes.

Los fenómenos económicos se rijen por la lei de la oferta i la demanda.

Pues bien, si hai exceso de papel ¿cómo me esplicarian Sus Señorías que un papel depreciado, que no vale, se sustraiga a esta lei

que es jeneral i que es la base de toda la economía política? ¿Por qué, si habiendo tanta abundancia, hai tan poca oferta? ¿Por qué, si hai papel en exceso, éste no revela los signos de una plétora?

Sus Señorías sostienen que la baja del cambio se debe al exceso de circulante fiduciario; pero al hacer Sus Señorías esta afirmacion confunden dos cosas enteramente diversas.

El tipo del cambio se rige por la balanza comercial, por la balanza de cuentas, como dicen los que aparentan no creer en la primera.

El barómetro que se tiene para saber si hai o no abundancia de circulante, es el interes corriente.

Hai una corriente o escuela que niega la balanza comercial; pero la niega por razones que en el fondo vienen solo a traducirse en una inversion de frases.

Yo acepto que se niegue la balanza comercial; pero nadie podrá negar la balanza de cuentas que, en el fondo, es la misma cosa. De modo que el papel se deprecia en un pais cuando hai abundancia, cuando hai plétora.

Se nota la plétora i la abundancia por el exceso de la oferta i la escasez en la demanda i por la consiguiente baja del interes corriente.

El tipo del cambio se mide o fija por la produccion de los paises.

Hai poca produccion, hai cambio bajo, hai mucha produccion, no importa que tengamos abundancia de papel, el cambio se mantendrá siempre alto porque vendrán a convertirse en papel las libras extranjeras, los florines o liras que han de venir a adquirir esa produccion, i que así es como la produccion fija el tipo del cambio, lo mantiene i lo levanta.

Uno de los medios de llegar a esta superior cotizacion de nuestra moneda es la de proteger todos aquellos ramos que tiendan a aumentar nuestra produccion, i que la manera de hacer esto es la de mantener una base fija, inamovible, en que descansa el auje de todos los negocios.

No podremos nunca obtener que se arraigue i prospere en el pais ninguna industria, en condiciones de desarrollo constante i tranquilo, si no damos como base una tarifa de fletes fija, siquiera por un lapso de tiempo razonable.

Pero ¿cómo vamos a tener, señor, industrias estables, si en el término de dieciocho meses, como he tenido ocasion de probarlo, hemos alzado las tarifas de los ferrocarriles cinco o seis veces?

No sé si conservo todavía en mi mesa antecedentes que yo habria deseado leer a la Cámara; pero, de todos modos, permítaseme, así de memoria, recordar que productos que pagaban por ser trasportados en 1900 de Traiguén a Talcahuano, por ejemplo, cinco, al año siguiente pagaron ocho, i hoy dia, segun las tarifas diferenciales, tendrán que pagar doce. Esto equivale a cambiar absolutamente, apenas en un año, la base de produccion de todas las industrias que necesitan diariamente del ferrocarril para el acarreo de sus productos.

¿I qué industria, señor, no necesita de él? ¿No está esto probando que la lei actual por que se rijen estas alzas es incompleta i que, si bien están encaminadas estas alzas intempestivas i violentas a mantener el equilibrio en el presupuesto de la Empresa, están mal aplicadas?

Estimo, señor, que el jefe de la Empresa de los ferrocarriles hace bien en defender los intereses de la Empresa que dirige, desde que se le ha dado la mision de nivelar los gastos con las entradas, en conformidad al propósito de la actual administracion de hacer que los servicios públicos tengan vida autónoma.

De aquí que los ferrocarriles sean dirigidos como empresa autónoma, como si estuviera su administracion en el extranjero i como si los resultados no afectaran a todas las industrias nacionales.

En seguida, señor, estas alzas de tarifas han estado coincidiendo últimamente con el descenso del cambio.

I aquí debo llamar particularmente la atencion de la Cámara hácia las observaciones que a este respecto ha hecho el director de los ferrocarriles en la prensa.

Mis honorables colegas se habrán fijado que, cada vez que se han hecho publicaciones objetando las tarifas diferenciales, el director de los ferrocarriles las ha rebatido inmediatamente.

En una de esas ocasiones se dijo que no era posible que en época de apremio para las industrias viniera a sorprendernos la Empresa con una nueva alza de tarifas.

El Director de los Ferrocarriles contestó a esto que el alza era correcta porque, si con el cambio deprimido los artículos adquirian mayor valor, era natural tambien que pagaran mayor flete.

De modo que, si por la baja del cambio un hacen lado va a recibir siete pesos por cada saco de trigo, en lugar de los seis que recibia antes, debe pagar mayor flete por el arrastre de este producto mas valioso que el oro.

¡Señor! ¡Si es un error creer que los ferrocarriles arrastran los productos por cuenta del productor! ¡Si los arrastran por cuenta del consumidor!

De modo que, si el saco de trigo le costaba antes seis pesos al consumidor ahora le cuesta siete i le costará mas todavía con las nuevas tarifas, porque el recargo de fletes se carga al consumidor....

¿Es posible, señor, que se venga a gravar mas todavía, en la hora presente, el precio exorbitante que alcanzan los artículos de consumo i todos los productos en jeneral?

Es razonable pues, no hacer subir el precio de los artículos de consumo por medio del alza de los fletes de los ferrocarriles en forma que ya no sea posible adquirirlos en los mercados sin hacer un verdadero sacrificio i que no estén ya al alcance de la jente pobre.

Creo que el mal resultado de las empresas fiscales depende de su mala direccion, i diria aun mas, depende de sus direcciones jenerales autónomas, i yo en esta materia, honorable Presidente, iria hasta la supresion de todas las direcciones jenerales, porque creo que no son mas que una rémora para el buen servicio, como lo demuestra la esperiencia de cada dia; i nadie me podrá citar una sola que haya producido buenos resultados.

A mi juicio, todo servicio público debe depender directamente de su respectivo Ministerio. Esto es lo que ha sucedido con todas las direcciones jenerales, incluso la de la Armada, de la cual no podemos decir hoi lo que O'Higgins cuando la lanzó a la conquista del mar, apénas nacida: "De esas cuatro tablas depende el porvenir de la América." Hoi no es mas que un museo de todos los tipos; i del puente de nuestros barcos van desertando uno a uno los gallardos oficiales que eran nuestro orgullo i que han dado a la patria dias gloriosos cuyo recuerdo solo exalta nuestro patriotismo.

En realidad podemos decir que nuestra marina no existe, i que ha desaparecido junto con los oficiales que han ido retirándose, ya sea huyendo de las intrigas de camarilla, ya desalentados i faltos de entusiasmo por no poder contar con un porvenir seguro, ni tener la expectativa de mejorar su condicion; porque todos sus esfuerzos van a estrellarse contra esa calamidad pública, de la Direccion Jeneral de la Armada.

Dios me libre de querer decir otro tanto del Director Jeneral de Telégrafos, cuyo excelente jefe, el señor don Luis Cifuentes, tanto ha hecho por mejorar este servicio i ojalá consiga colocarlo a mayor altura. Pero nadie me

podrá negar que casi siempre se echa mano del telégrafo del Estado únicamente porque no hai otro mas cerca...

El señor RODRIGUEZ (don Aníbal).— Pero, si hemos de decir verdad, hai que confesar que eso puede decirse de tiempos pasados, porque ahora ha mejorado mucho. Yo lo prefiero a las empresas particulares.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.— Talvez Su Señoría tendrá razones especiales... acaso algun conocido que lo atenderá muy bien...

Es indudable que este servicio se ha mejorado; pero a pesar de todo, uno prefiere el Comercial o el Americano ántes que el telégrafo del Estado.

Esto lo digo sin querer hacer, como he dicho, el menor reproche al Director del Telégrafo, ni contra el actual servicio que, en realidad, ha mejorado merced a los esfuerzos de su jefe.

Pero, en cambio, hai una multitud de otros servicios de los cuales no se puede decir lo mismo i que, a pesar de ser de grande importancia, son atendidos con el mayor desden.

En cuanto al telégrafo del Estado, si el Director de este servicio no ha podido hacer mas, es porque hai una multitud de circunstancias que se lo impiden.

Yo creo que los males de estos servicios provienen del sistema de las direcciones jenerales.

Estos servicios deben estar dentro de los Ministerios, bajo la vijilancia inmediata del Ministro del ramo.

El señor RODRIGUEZ (don Aníbal).— Sí, señor; estamos de acuerdo.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.— Perfectamente; lo que acaba de decir el honorable Diputado no puede ser una prueba mas convincente de lo que vengo sosteniendo, porque mi distinguido amigo, el señor Rodríguez, conoce perfectamente los servicios públicos, pues ha sido por largos años subsecretario de Ministerio, secretario del Consejo de Estado i ha ocupado otros puestos públicos de importancia que lo han puesto en condiciones de apreciar bien los males a que me refiero.

De modo que su opinion sobre esta materia me merece, como en otras ocasiones, la mayor deferencia.

Hai que concluir con todas esas direcciones jenerales; hai que hacer que desaparezcan estos reyezuelos que a las veces suelen alzarse con el servicio.

¿No hemos visto conflictos que han reves-

tido estraños caracteres de gravedad entre algun Director Jeneral i el Ministro del ramo? ¿Acaso se ha olvidado la Cámara de que diez veces, cien veces, ha sido motivo de las crisis mas sorprendidas i mas lamentables un Director Jeneral que se levanta en armas contra el Ministro del ramo, llegando a veces hasta negarle su autoridad?

Siendo Ministro de Industria i Obras Públicas el señor Urrejola, ocurrió un hecho sobre el cual deseo llamar la atención de mis honorables colegas i que viene a corroborar lo que vengo diciendo.

Un empleado de los ferrocarriles, creo que de Coquimbo, propuso la idea de suprimir un tren, porque su servicio i sostenimiento importaban un mayor gasto al Erario nacional. El servicio de este tren se suprimió. Los intereses lesionados con esta medida no tardaron en hacerse oír. Se recurrió al Ministro de Industria i Obras Públicas i éste ordenó el restablecimiento de aquel tren que el Director Jeneral habia suspendido, con fines de economía.

El tren se restableció; pero ¿qué cree la Honorable Cámara que hizo el Director Jeneral de los ferrocarriles?—Llama al empleado que tuvo la idea de suprimir el mencionado tren i le dió un premio por haber descubierto aquella economía en los ferrocarriles.

Es decir, el señor Director premió a ese empleado por haber descubierto una economía, i el señor Ministro declaró que esta economía no era verdadera ni de importancia i que se hacia necesario el restablecimiento de ese servicio.

¿No es cierto que esto importa una rebelion de un empleado para con su superior, un síntoma del mal servicio administrativo, i revela una falta de energía sensible de parte del Ministro? ¿No va esto en contra del principio de autoridad, del cual ayer nos hablaba el honorable señor Edwards? ¿Hace honor esto a un Gobierno que se llama vulgarmente un Gobierno de calzones?

Un ferrocarril, señor Presidente, es un elemento mui grande de progreso; un ferrocarril que ya tiene todo su servicio establecido en un pais que ha alcanzado el mayor grado de madurez i desenvolvimiento, es siempre un servicio interesante. Pero en un pais como el nuestro, completamente nuevo, en que está todo por hacerse, ¿han pensado mis honorables colegas cuál es el rol civilizador i el verdadero progreso que está llamado a desempeñar un ferrocarril?

Pero alguien que usó de la palabra, creo que el señor Huneeus, habló de la convenien-

cia de que el Estado se desprenda de este servicio para entregarlo a una empresa particular.

¿Cómo es posible esto en un pais en que el único rico es el Estado, i en que todas las industrias para prosperar esperan como Lázaro la voz de «levántate i anda», que se les tienda la mano del Gobierno? ¿Qué ventaja hai en que este servicio, que está bien en manos del Estado, pase al poder de los particulares?

¿Acaso se cree que habria mejor servicio? Es un error igual al que se comete en creer que es bueno todo lo que tiene etiqueta extranjera.

Lo extranjero nos apasiona locamente. Corremos detras de cualquier marca o etiqueta extranjera como si buscáramos la fuente de la vida, cual otro Ponce de Leon.

I ¿cuáles son los servicios extranjeros que podemos citar como modelos en Chile? ¿Acaso se querria citar la Empresa de Tranvías Eléctricos de Santiago, esa especie de matamoros, esos tranvías de la muerte que siembran la desolacion por donde quiera que van i que ni siquiera bastan para la traslacion de los pasajeros en Santiago?

Mis honorables colegas ven en cualquiera esquina una infinidad de pobres jentes que esperan por horas i casi dias completos un tranvía.

Hai necesidad de gastar energía varonil, de imponerse por la fuerza para lograr que se le haga a uno el servicio de conducirlo, aunque sea apretado como en una caja de sardinas; pero las pobres señoras se ven obligadas a esperar en las esquinas horas enteras.

Se ven pasar los tranvías repletos de pasajeros, i ahí se quedan sin poder trasladarse.

I no se diga que esta empresa hace un mal negocio; porque, al contrario, se la ha autorizado para que cobre pasaje doble: ya no es barata, como ántes, la locomocion en tranvía, i sin embargo a veces no hai medio de conseguirlo.

Pues bien, este servicio se hace por una compañía extranjera que tiene fuertes capitales i su directorio en Lóndres o en Hamburgo. Esta Empresa ha hecho en Chile lo que ha querido: ha pasado no solo sobre los transeuntes, sino sobre la Municipalidad i todos los poderes para imponer su voluntad; i, sin embargo, el servicio es detestable.

Pero, si este ejemplo no es bastante, veamos lo que sucede con la Compañía de Teléfonos, la Compañía Inglesa que tiene su directorio en Lóndres.

¿Se ha visto servicio mas detestable que éste?

Díganme algunos honorables colegas que ya empiezan a encanecer si no han pensado alguna vez encanecer miéntras han tenido que permanecer llamando por teléfono?

¿Se ha visto un servicio mas desesperantemente malo?

I entre tanto este servicio goza de todas las ventajas de un monopolio.

Estoi seguro de que, si este servicio fuese del Estado, estarian algunos clamando por que se entregase a una empresa particular, como se pediria tambien para la Empresa de Tranvía Eléctricos, si se encontrara ella en manos del Fisco.

No me esplico, pues, esta tendencia, que es jeneral sobre todo en cierto grupo de la Cámara, i aun fuera, en la prensa, de entregar ciertos servicios a empresas particulares, en arriendo o en otra forma, desprendiéndose de ellos el Fisco: a mí me parece que ésta seria la peor de las calamidades.

Tales servicios llegarían al estado de los de la Compañía de Teléfonos i de Tranvías Eléctricos, i nos encontraríamos verdaderamente desesperados.

Estas empresas estranjeras solo se preocuparian de explotar lo existente, jamas construirán nuevas líneas.

Dentro de la teoría de que cada servicio debe costearse a sí mismo llegaríamos a un estado de subdivision verdaderamente increíble.

La empresa podria establecer que cada ramal, cada seccion, entrara a costearse a sí mismo i con este sistema se habria decretado la ruina de las comarcas pobres.

¿Qué seria de nosotros si aplicáramos este mismo criterio a nuestra administracion i estableciéramos que cada una de las provincias de la República deberian costearse por sí mismas?

Talvez la situacion de las provincias del sur, que contribuyen con poco a las rentas del Estado, no empeoraria porque ya no puede empeorar mas, dado el estado de absoluto abandono en que se las mantiene; pero no pasaria lo mismo con las provincias del norte, que vivirian sentadas a una mesa permanente.

Porque en la actualidad cabe preguntar: ¿es posible que a la provincia de Tarapacá, que produce las rentas cuantiosas del salitre, esas sumas fabulosas que no alcanzarían a soñarlas ni la imaginacion de un Montecristo, se la mantenga en la indijencia constante, en el abandono mas absoluto?

La Cámara sabe lo que pasa en aquella provincia i demas del norte de la República en lo relativo a muelles, embarcaderos i en toda clase de servicios públicos.

Es sabido—i lo he visto yo—que en la rada de Antofagasta casi no hai medio de abordar un vapor o de trasladarse de un vapor a la playa.

Cada vez que el mar se ajita un poco, el embarque o desembarque de los pasajeros se convierte en un verdadero peligro.

I esto, tratándose de simples pasajeros ¡qué será tratándose del embarque o desembarque de mercaderías!

¿Qué decir del mayor gasto que importan estas dificultades en el embarque o desembarque de los artículos de alimentacion que aumentan hasta términos increíbles las cuotas de los seguros constituídos sobre ellos?

¿En cuánto encarece la vida toda estas condiciones desfavorables en un puerto alrededor del cual viven reunidos millares de obreros i trabajadores?

I lo que digo de Antofagasta puede decirse de todos los puertos de la costa del norte de Chile.

Verdaderamente, clama al cielo lo que allí ocurre.

¿Cuántos de mis honorables colegas no han visto a los cargadores de Iquique conduciendo a las lanchas con el agua hasta el pecho los sacos de salitre para que sean embarcados?

La verdad es, señor Presidente, que esta tendencia que parece disparatada a la independencia de las provincias del norte, tendria una base bien justificada en las circunstancias que vengo esponiendo.

No es posible que provincias que producen tan grandes rentas al Estado, se les mantenga en este inconcebible estado de abandono.

En otros países este mismo abandono ha producido estos mismos movimientos de separacion.

En España, que por ser nuestra madre patria, es el país al que mas imitamos i talvez porque junto con la herencia de sus altas virtudes nos ha dejado tambien el fardo pesado de sus defectos, el movimiento separatista de Cataluña tiene causas mui semejantes a las que he estado esponiendo a la Honorable Cámara.

Esos hombres, al verse tan abandonados por el Gobierno central i al comprender que ellos trabajan i producen mucho mas que los españoles del sur, que viven la vida de las peteneras en Sevilla, i que los españoles de capa mas o ménos empeñada que se ca-

lientan al sol en la Puerta del mismo nombre en Madrid, han sentido los primeros jérmenes de descontento, los que mas tarde han estallado al fin en forma de mítines i de bombas.

Si contemplamos lo que ocurre en América, veremos que la separacion de Panamá de la República de Colombia es la resultante natural del abandono en que el Gobierno mantenía aquella provincia. Es cierto que no podemos disimular el interes de los Estados Unidos por hacerse dueños del canal para tener en sus manos la llave de comunicacion de los dos mares.

El señor CONCHA (don Malaquías).—Podría prolongarse la sesion hasta que terminara el honorable Diputado.

El señor HUNEEUS (don Jorje).—Yo pediría que se prolongara.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Si el señor Diputado por Angol piensa dar mayor desarrollo a sus observaciones, de las cuales solo dos se relacionan con el punto en debate, yo me permito dirigir a Su Señoría el ruego de que permita cerrar hoy la discusion jeneral i entrar mañana a la discusion particular.

Espero que Su Señoría tendrá la benevolencia de aceptar esta insinuacion en vista de que todos los señores Diputados han manifestado estar dispuestos a conceder las contribuciones al Gobierno.

Las observaciones que está haciendo Su Señoría podría continuarlas en la discusion particular.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Siento que el honorable Presidente no me haya hecho esta insinuacion una media hora antes, porque así no habria entrado yo a tratar puntos que talvez afecten a la discusion particular; sin embargo de que es bien difícil establecer una separacion bien marcada entre la discusion jeneral i la particular, pues nadie podría decir dónde termina la una i comienza la otra.

Por otra parte, ¿qué es la discusion jeneral? Una mirada de conjunto que abraza todo el texto de la lei, pero que no por eso deja de basarse en algunos detalles.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Podríamos, entónces, hacer la discusion jeneral i particular a la vez.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—El lejislador que hizo el Reglamento no aceptó estas dos clases de discusiones, simultáneamente, para proyectos que consten de mas de un artículo i por tanto no es aceptable la

insinuacion de Su Señoría, no obstante mi deseo de complacerlo.

Debo recordar que he propuesto cordialmente al señor Ministro de Hacienda que hagamos sesiones para ocuparnos de la interpelacion, i entónces complaceríamos gustosos a Su Señoría, dándole las contribuciones, que no tenemos el propósito de negarle.

Como he dicho, he invitado cordialmente, sincera i fríancamente al honorable señor Ministro de Hacienda a que hagamos las sesiones necesarias para terminar la interpelacion, en la seguridad de que una vez terminada, la lei de contribuciones no encontrará mayores obstáculos en la Cámara; pero no se acusa, señor, a estos recursos violentos que nunca alcanzarán resultado, en una reunion de personas que se deben mutua consideracion.

¿Cómo pueden pensar hombres de Estado, parlamentarios viejos que se va a arrancar a la fatiga de los Diputados al despacho de una lei?

¿Habrá Diputados que escusen su fatiga personal para impedir el despacho de una lei cuando así lo exige, en su concepto, el interes público?

Lo que es por mi parte, yo no escusaré jamas mi fatiga personal para afrontar una situacion de esta naturaleza.

Por lo demas, señores, recuerdan Sus Señorías que tienen gran parte de la responsabilidad en el hecho de que esta lei de contribuciones no se haya despachado aun, porque son Sus Señorías los que han frustrado las tres cuartas partes de las sesiones destinadas a la interpelacion, que a haber sido terminada, nos habria ahorrado la situacion que se ha producido.

El propio señor Ministro de Hacienda tiene cierta responsabilidad tambien en este asunto. ¿Por qué no envió Su Señoría con oportunidad esta lei a la Cámara?

El señor RODRIGUEZ (Ministro de Hacienda).—Se mandó en las primeras sesiones del período actual.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—¿Quiere decirme el señor Secretario cuándo llegó el oficio respectivo?

El señor SECRETARIO.—El 19 de junio. El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Diecinueve dias perdidos, pues, señor.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Me permito insinuar a Su Señoría que hai tiempo de sobra para despachar esta lei: nos quedan las sesiones del lunes i del martes.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.

—Estamos de acuerdo. Sí, señor, hai tiempo de sobra.

El señor HUNEEUS (don Jorje).—De manera que para Su Señoría, si hai mas sesiones para la interpelacion, hai ménos necesidad de discutir la lei de contribuciones.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Precisamente, Su Señoría lo ha adivinado con una perspicacia que le honra.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Como ha llegado la hora, levantaremos la sesion, quedando Su Señoría con la palabra.

*Se levantó la sesion.*

M. E. CERDA,  
Jefe de la Redaccion