

se emitieron allí varios pareceres. Creían algunos que estaba en las atribuciones del Gobierno el derogarla; sostenían otros lo contrario, desde que esta ordenanza traía su origen de una ley, puesto que la misma ley exigía que para dictar estas ordenanzas procediese el Gobierno con acuerdo de la municipalidad. En esta diverjencia de opiniones pareció prudente presentar el proyecto de ley.

Había otra cuestión más grave. Suponiendo que estos derechos no estuvieran en armonía con la ley, apesar de que la municipalidad se creía con derecho de cobrarlos, era de temer se elevaran reclamaciones por derechos cobrados ilegalmente. El Gobierno no tenía noticias de que hubiera otras ordenanzas en el caso de la de Valparaíso, i a fin de no abrir la puerta a reclamaciones i para no suscitar dificultades en otros puntos de la República, limitó a Valparaíso su proyecto.

La Comisión creyó conveniente extenderlo a toda la República; i yo tomando la palabra, a nombre del señor Ministro del Interior, acepto esa estension.

El señor **Puelma**, (Secretario).—Pido la palabra para hacer notar una diferencia que hai entre la redacción propuesta por la Comisión i la ley vigente. Según recuerdo, la ley de junio de 60 contenía dos disposiciones distintas, una relativa a las mercaderías que se trasportaban a lomo de caballo, i otra a las que se trasportaban en carretas o carros. Respecto de las primeras fijaba cinco centavos por carga, i respecto de las segundas veinte i cinco centavos por carreta o carro cargado. El objeto de la ley parece que era perseguir esta clase de transportes. Esta ley ¿es declaratoria o derogatoria de la vigente? Los términos en que está redactada parecen indicar esto último; pero, como la Comisión misma previene que no trata de derogar sino de aclarar una parte de la ley, convendría modificar la redacción.

Hai al fin del proyecto estas otras palabras que pueden ofrecer dificultades: «las destinadas al comercio local en los mercados públicos de las ciudades.» Hai varios pueblos de la República que no son ciudades, i talvez sería conveniente usar la palabra *poblaciones*.

Si el objeto del proyecto repito, es derogar en esta parte la ley de 1860, puede dejarse como está, pero si, como se dice es únicamente declararla, parece que debería hacerse distinción entre el caso en que las mercaderías fuesen trasportadas en carro o carreta, del en que fuesen trasportadas a lomo de animal.

El señor **Montt**.—Voi a explicar de una manera breve el pensamiento de la Comisión. Como el Honorable señor Ministro de Hacienda a nombre del Honorable señor Ministro del Interior ha aceptado ya el proyecto de la Comisión, no habrá necesidad de explicar la diferencia que existe entre éste i el del Ejecutivo. Voi a explicar solamente la duda del señor Secretario.

La intención de la Comisión ha sido que solo se pague medio centavo de derecho por cada quintal.

Ha dicho el señor Secretario que la ley ha querido extinguir, en cuanto sea dable, el tráfico de las carretas. Pero piense también el señor Secretario que no está en nuestro poder el extinguirlas i que, lejos de ser perjudiciales, son benéficas en muchos casos. Hai localidades que tienen la desgracia de encontrarse a alguna distancia del ferrocarril, i que no pueden por consiguiente hacer uso de él; nosotros no debemos aflijir al aflijido imponiéndole un gravamen pesado. Por eso la Comisión dijo: todas las mercaderías que se trasporten a Valparaíso pagarán solo medio centavo por quintal.

Convengo en que habrá algunas dificultades para la percepción de este derecho, porque será necesario averiguar el peso de las mercaderías que se conducen en cada carreta, carro, etc.; pero quiero esta dificultad antes que una injusticia.

En cuanto a la última observación del señor Secretario, acepto, en lugar de la voz *ciudades* la de *mas poblaciones*, que Su Señoría propone i que me parece propia.

El señor **Puelma**, (Secretario).—He dicho que siendo el proyecto de la Comisión interpretativo de la ley de 1860, no puede tener otro objeto que el que declara espresamente la Comisión en estas palabras.

«La ley de 31 de julio de 1860, cuyas disposiciones están vijentes, requiere observancia i cumplimiento, no modificaciones.»

Tenemos pues una ley puramente declaratoria o interpretativa. La ley de 60 imponía un derecho de cinco centavos por carga i de veinte i cinco centavos por cada carreta o carro i la Comisión va a imponer un derecho que es ménos de la mitad de aquel.

La ley en esta parte no es solo declaratoria sino reformativa: i por eso todas las municipalidades de la República tendrían que variar sus ordenanzas.

Entre tanto ¿hasta qué punto convendría hacer esa variación?—El objeto de la ley de 60 fué hasta cierto punto prohibir una clase de transporte que despedaza los caminos. Ahora bien, señor, si se quiere derogar en esta parte la ley de 60, dígase espresamente: se deroga la ley de 1860 en tal parte i en adelante deberá cobrarse tanto por carga, carreta o carretón. Mientras no se haga esto, deberá dictarse solo una disposición declaratoria.

Respecto de las cargas a lomo de animal, la Comisión indica que su objeto no es reformar; pero según las esplicaciones que ha dado el señor Montt, aparece otro.

No me habia fijado en una cuestión que ha venido a descubrir el señor Montt.

¿Cómo vamos a pesar los carros, las carretas, etc.? Esa es una operación imposible.

Yo dejaria la ley de 60 tal como está i solo diria algo sobre la carga introducida por el ferrocarril. Lo demás es legislar en un terreno en que no será posible cumplir la ley.

*Quedó el proyecto para segunda discusión, i se levantó la sesión.*

## CAMARA DE SENADORES.

SESION EXTRAORDINARIA EN 2 DE DICIEMBRE DE 1863.

*Presidencia del señor Cerda.*

Asistieron los señores: Errázuriz, Guzman, Huidobro, Matte, Mujica, Ochagavía, Ovalle, Torres, Valenzuela i los señores Ministros del Interior, de Justicia i de Guerra.

Leída i aprobada el acta de la sesión anterior se procedió a la elección de Presidente i Vice i resultaron reelejidos los mismos, habiendo obtenido un voto para el primer cargo el señor Ochagavía i para el segundo, otro el señor Ovalle.

Continuó la discusión de la indicación propuesta en la sesión anterior por el señor Ministro de Justicia para que se agregase al presupuesto de su ramo una partida que consultase 100,000 pesos para dar principio a la construcción de una nueva penitenciaría.

El señor **Presidente**.—«El otro día al proponerse

esté gastó por el señor Ministro yo no me he opuesto a él; he dicho que lo encontraba no solo justo i necesario sino urgente, pero agregué que esto no me parecía materia de presupuesto sino que habria sido conveniente que el Ejecutivo propusiese la obra mediante un mensaje, en el cual se esplicase la idea entrando en los detalles i pormenores necesarios. Debe principalmente meditar el lugar en que deberá construirse la penitenciaría, el régimen que debe seguirse.... en fin, considero la cosa bastante grave i merece un poco de estudio i de reflexión, aunque, repito, reconozco su urgencia."

El señor **Güemes** (Ministro de Justicia).—«Si la indicacion que hice ha de ser motivo por la cual se demore la aprobacion del presupuesto, retiro mi indicacion.»

El señor **Presidente**.—«En tal caso estamos conformes; no queda entonces mas que la última partida que está en discusion; trata de los gastos imprevistos.»

El señor **Ovalle**.—«Yo no veo el objeto de esta partida: entiendo que todas las necesidades del servicio público que corresponden a los tres ramos del departamento del señor Ministro están mui suficientemente provistas, tienen partidas especiales i bastante detalladas: no veo pues en qué puedan consistir estos imprevistos; a lo ménos tantos que hayan de exigir una cantidad tan fuerte, tanto mas si se observa que muchos gastos que en los años pasados figuraban en esta partida, motivo ciertamente de su gran aumento, han pasado en este presupuesto a hacer parte de los gastos fijos i permanentes.»

«Sin embargo, si el señor Ministro nos da alguna esplicacion podré talvez votar a favor del ítem.»

El señor **Güemes** (Ministro de Justicia).—«Necesidad de dar esplicaciones no la hai, i si podria darse alguna me limitaria en hacer considerar a la Cámara que desde que hai presupuestos de gastos en Chile se ha consultado siempre esta partida, no solo en mi ramo, sino en todos los de la administracion pública: esta consideracion deberia valer pues para justificar la necesidad de que la partida continúe figurando en el presupuesto. Además, es sabido que casi todos los años se están pidiendo suplementos a la partida de imprevistos porque siendo muchos los gastos durante el año que no han podido preverse i hacerse figurar en presupuesto, luego esta partida se agota: lo que no solo mejor prueba su necesidad, sino que la cantidad de 30,000 pesos que en ella se consulta no es exesiva. Además el señor Senador que me pide esplicaciones sobre esta partida ha sido dos o tres veces Ministro i debe por consiguiente saber por esperiencia propia si es o no necesaria, i si ha habido un solo presupuesto que Su Señoría haya presentado al Congreso sin que en él figurase una cantidad para gastos imprevistos.»

El señor **Ovalle**.—«No sé cómo pueda abogar en favor de la partida la razon de que he sido Ministro dos veces, aunque lo hubiese sido diez i ciento esto no destruye en lo menor la fuerza de mis observaciones.»

«Yo creo que la Cámara debe fijarse primeramente, si hai fondos sobrantes en nuestras rentas para destinarse 30,000 pesos para gastos imprevistos mientras que el Senado ha visto que hemos debido proceder con la mayor circunspeccion en fijar las partidas de gastos fijos en el presente presupuesto, lo mismo que lo serémos para los demás a consecuencia de la escasez en que se encuentra el Erario. En seguida me veo obligado a insistir en la observacion que he hecho ya, que todos debemos haber reparado que en el presupuesto que acabamos de

aprobar se han agregado entre los gastos fijos i permanentes muchas partidas que no se habian hecho figurar en los presupuestos de los años anteriores, cuyo importe sin embargo se deducia de la partida de gastos imprevistos. Razon es esta bastante fuerte para demostrar que en el día la partida que discutimos parece innecesaria, porque todos los ítems de que consta el presupuesto están suficientemente dotados. Si llegase una causa extraordinaria que diese verdadero motivo a algun gasto extraordinario e imprevisto como a ser, por ejemplo, un temblor o un fuerte huracan que hubiese de echar abajo el observatorio astronómico, arruinar algun edificio de beneficencia u otro, etc., mui bien podria entonces recurrir el Gobierno a la Cámara que sabrá calcular la urgencia i dispondrá lo que juzgue conveniente. Pero actualmente el señor Ministro no prevee ninguno de estos gastos i sin embargo consulta 30,000 pesos para gastos imprevistos.

«Que en los años anteriores se consignase esta partida en el presupuesto mui claramente se explica, primero por el motivo que dije ántes que no figuraban entre los gastos fijos varias partidas que se hacen figurar ahora; i porque en ese tiempo las rentas del Estado permitian que además de los gastos esenciales de la administracion se calculase una especie de fondo de reserva para los casos imprevistos: pero ahora las circunstancias han variado i apenas nos permiten proveer a lo estrictamente esencial i positivo.»

«Cuando mas yo seria de opinion que la Cámara aprobara la partida pero limitándola nada mas que a 5,000 pesos.»

Votada la indicacion del señor Ovalle resultó aprobada por 10 votos contra 1.

El señor **Presidente** anunció a la Cámara que se pasaria el presupuesto que acababa de aprobarse a la otra Cámara sin necesidad de esperar la aprobacion del acta.

En discusion el proyecto de lei que autoriza al Presidente de la República para que preste garantia del Estado a las obligaciones que contraiga la sociedad del ferrocarril del Sur, hasta la suma de 560,000 pesos para consolidar la deuda flotante de la empresa, i a fin de concluir el cierro de la línea.

El señor **Ovalle**.—«No sé si estoi equivocado, pero al oír la primera lectura del proyecto, me parece que no se fija el tiempo en el cual debe concluir la garantía del Gobierno; me parece que convendria siempre fijarlo por un cierto número de años tal como de diez a doce por ejemplo. Sin embargo, fácil seria corregir la redaccion.»

El señor **Tocornal** (Ministro del Interior).—«En efecto, el proyecto no determina propiamente ningun tiempo, pero se deja comprender fácilmente que por lo ménos será de diez años, i mas segun el tiempo que dure la amortizacion del empréstito.»

El señor **Ovalle**.—«Sin embargo, yo creo que deberia decirse terminantemente hasta tal tiempo durará la responsabilidad por parte del Estado i no dejarlo conjeturar de otras circunstancias; diferentemente me parece que la redaccion del proyecto seria defectuosa i conviene enmendarla.»

«Yo desearia aprovechar esta ocasion para conseguir, si fuera posible, a que obtengamos un mejor servicio público de parte de esa línea.»

«Lo que se solicita ahora del Congreso es imponer una nueva carga sobre el tesoro público, una responsabilidad mas al Estado en ventaja de la Empresa del ferrocarril del Sur la cual va a sacar grandes beneficios que deberán contribuir grandemente a facilitar la obra. Pero el Gobierno que al

protejer obras de esta naturaleza debe tomar en particular cuenta el interés nacional, está en la obligación de no hacer la concesion que se le pide sino a trueque de sacar de ella alguna utilidad para el país. ¿Cuál sea esta utilidad? bien puede la Cámara considerarlo; la que reporta la industria nacional i el comercio en jeneral de la subsistencia de una línea que sea conforme con el interés público, quiero decir barata, fácil i segura; que se pueda sustituir decididamente a los coches, carretas i cualquier otro medio de comunicacion. La Cámara fácilmente comprenderá que el Estado solo puede comprometer el crédito público, favorecer con fondos fiscales una empresa cualquiera de particulares a trueque de procurar al país las ventajas mas directas que de ella pueden aguardarse. ¿Consulta en la actualidad el ferrocarril del sur estas ventajas al público? ¿El servicio que la línea del sur ha estado haciendo hasta la fecha ha satisfecho, ha estado siquiera cerca de satisfacer la expectativa del público? Muy cierto que no: puedo asegurarlo con franqueza; i aun diré que el nuevo directorio, con solo una honorable escepcion, se muestra ahora en verdadera oposicion con los intereses mas vitales del país. Como la línea del sur es única, esclusiva en todo ese lado de la República, así el nuevo directorio se ha constituido como empresa que asume el verdadero carácter de exclusivo monopolio. Ella es la dueña absoluta de la línea, nadie le hace ya concurrencia, ni puede oponerle la menor sombra de celo. I ahora que las carretas han desaparecido, i con ellas han desaparecido todos los demas medios ordinarios de transporte i de comunicacion: ahora que la empresa se ve bien establecida en su derecho exclusivo; ahora que todos nos aguardábamos un mejor servicio i una rebaja en los precios, ¿qué es lo que hace el nuevo directorio de esa línea que solicita aun mas favores de la nacion? Eleva su tarifa de una manera que asusta, comprendiendo en la alza toda especie de carga, hasta los artículos de primera necesidad, de manera que hace imposible su conduccion con daño i perjuicio gravísimo de los consumidores pobres. El anuncio de esta nueva tarifa ha producido una alarma jeneral, un verdadero pánico entre los agricultores quienes tratan de volver a las carretas, restableciendo su tráfico primitivo para emanciparse absolutamente de la dependencia del ferrocarril.

«Ya que una empresa que mira con tan poca consideracion el bien del país, que nos hostiliza a su capricho i voluntad; a una empresa que impone al público hasta la categoría del asiento que debe ocupar, obligándole a usar carros de primer orden porque ha escondido los de segundo: a una empresa que hace imposible cualquiera réjimen económico en el precio de sus tarifas, porque no mira otra cuestion que la de su propio interés perjudicando grandemente la agricultura i la industria en jeneral; a esta empresa que tan poco hace, que nada quiere hacer por interés de la nacion, se quiere ahora favorecer con su crédito, protejer con nuestros fondos que son formados por esos mismos nacionales que se ven tan lastimados.

«No debe la Cámara olvidar que la garantía del Estado a favor de la empresa del ferrocarril del Sur va a proporcionarles grandes ventajas. Si hasta ahora no podía encontrar dinero sino a un plazo muy corto i a interés muy crecido, merced a la fianza que le presta el Estado, hallará los capitales que necesite a largos plazos para amortiguar la deuda a cómodos i pequeños dividendos i bajo interés, porque adquirirán inmenso crédito las acciones de la empresa.

«Nada mas justo entonces que pedir una remunera-

cion de parte de la misma empresa en compensacion de tantas i tan grandes ventajas que va a sacar por la gracia que el Estado le concede.

«Esta compensacion no sea otra cosa que una disminucion de la nueva tarifa: exigir del directorio que establezca una tarifa mas económica i equitativa que consulte mejor el interés nacional, i el de la empresa al mismo tiempo.

«El Gobierno que es dueño de mas de las dos terceras partes de las acciones de esa línea, parece que lejos de consultar el interés público, ha conspirado con los demas miembros del directorio a obrar como verdadero especulador: parece que el propósito, que el ánimo del Gobierno i del directorio ha sido, permítaseme que lo diga, aun con sentimiento, sacrificarlos a todos para salvarse a sí mismo. Que el ferrocarril nos dé hartos i pronto, es el pensamiento del nuevo directorio, aunque sea engañando la expectativa del país, i perjudicando a los intereses jenerales; que nos dé hartos i pronto, repitió el Gobierno i con este objeto dió orden a su agente que autorizase al directorio para que alzase, pero que no bajase la tarifa actual, sin tampoco considerar que no es éste por cierto el verdadero medio para que el ferrocarril del Sur, ni ningun ferrocarril dé hartos i pronto. Porque entonces, señor, siguiendo el Gobierno este mismo principio no pone un doble derecho de aduana, no aumenta el derecho de los almacenes de depósito, por qué no sube el tabaco i demas especies estancadas! El Gobierno no hace nada de todo esto porque muy bien sabe, como todo el mundo no lo ignora, que un tal sistema no traerá mayores depósitos en los almacenes del fisco, ni mayor consumo de las especies estancadas: que la ganancia en estas especulaciones no está en pedir mas, sino en atraer la mayor concurrencia posible incrementando el consumo mediante bajos fletes i derechos módicos.

«Si se tratara de una línea que tuviese competencia podria talvez disculparse el procedimiento del nuevo directorio, pero cuando la línea es una sola, exclusivamente privilegiada, por qué abusar de tan bellas circunstancias con grave perjuicio del interés jeneral, i principalmente de la clase mas pobre i numerosa de la poblacion chilena.

«I se ha aprovechado del año mas a propósito para imponer este gravámen: ahora que la continua falta de trabajo ha hecho sufrir pérdidas inmensas al país, i que la clase mas numerosa de nuestra sociedad se ve amenazada de hambre para el año venidero por la pérdida de considerables cosechas.

«Si se quiere, pues, considerar la verdadera conveniencia de la nacion, procuremos asegurar una tarifa equitativa que guarde conformidad con el interés jeneral i que consulte particularmente los alcances i fuerzas del consumidor pobre; que respete el flete de los artículos que son de esencial consumo: i ya que se nos viene a solicitar favores, aprovechemos la oportunidad para obtener estas garantías al país.

«No niego yo, pues, la gracia que se nos pide, aun soi de opinion que debe concederse, pero no sin conseguir alguna ventaja a favor de la nacion.

«Yo creo que a toda empresa de esta clase debe el Gobierno concederle cuantos favores sea posible: como tambien soi de opinion que hayamos de conceder la garantía que se nos pide, pero, no debemos hacerlo así no mas, lisa i llanamente, sino mediante la condicion de que el que recibe el beneficio que le concede el Estado a nombre de la nacion, corresponda de alguna manera para hacerse digno del favor que solicita: que no abuse del dominio esclusivo que ejerce sobre la línea para ejercer una especie de monopolio en daño de todos, i principal-

mente de la clase mas pobre. Yo querría que se le impusiese a la empresa la condicion, por ejemplo, de no elevar el precio de la actual tarifa, no haciendo efectiva la que debe rejir para el 12 del mes entrante. De esta manera favoreceríamos a la empresa i al mismo tiempo a la nacion. I sobre todo, no nos mostraríamos sordos al clamor que se ha levantado de un punto a otro de la República.

«La Cámara está en su derecho de ver si debe conceder o no esta gracia, e imponer al mismo tiempo condiciones que consulten ambos intereses. Pero antes haré observar al Senado que un tal procedimiento no es nuevo, tiene su antecedente. Desde los primeros ferrocarriles que se han construido en la República se ha acostumbrado concederles cuantos favores i privilejios solicitaron, pero siempre que se presentaba una circunstancia se le imponía en cambio tal o cual condicion. Recuerdo que se empezó por imponer cierta medida a las tarifas que estuviese en relacion con el interes del capital invertido en la obra: recuerdo que se le impuso la obligacion de llevar gratis la correspondencia oficial; que no se debiese pagar sino la mitad del precio de tarifa para el transporte del ejército i empleados del Gobierno. Bien, pues, si todas estas condiciones rijen a favor del Estado en cambio de otras concesiones hechas a las empresas de ferrocarriles que se construyeron en la República ¿por qué ahora que la sociedad de la línea del Sur, nos viene a solicitar nuevo privilejio que va a traerle grande economía i considerables ventajas que deberán influir hasta obtener la pronta conclusion de la obra, por qué, pregunto yo, tendremos dificultad para imponerle que no haga efectiva la nueva tarifa que debe empezar a rejir en enero próximo porque es demasiado onerosa i contraria a la necesidad del país?

«Yo creo que la Cámara está en la obligacion de velar por los intereses nacionales, i no debe dejar ocasion ninguna que se le presente para patrocinarlos, por consiguiente obraría con mucha prudencia el Senado si se dijiese «os concedemos cuanto solicitais, pero bajo tal i cual condicion.»

El señor **Tocornal** (Ministro del Interior).—«Desearia que el señor Senador dijera si pretende hacer una indicacion formal, i sentara su proposicion, porque supongo que la Cámara querrá tomarla por base de la discusion, a no ser que el señor Senador, autor de la indicacion, haya tenido solo por objeto llamar la atencion del Gobierno a este punto.»

El señor **Ovalle**.—«Pido la palabra solo para contestar al señor Ministro, i decir francamente que mi objeto es hacer una indicacion formal a la lei; i la indicacion que quiero hacer es concebida poco mas o ménos en los términos que hice presente. El Congreso Nacional concede la gracia que solicita el directorio del ferrocarril del Sur bajo la condicion que deje subsistir la tarifa actual i no la que últimamente ha publicado para que empiece a rejir el 12 de enero de 1864.»

El señor **Tocornal** (Ministro del Interior).—«Desearia tener a la vista los Estatutos de la sociedad del ferrocarril del Sur, (el señor Secretario se los pasó.)

«Como la Cámara acaba de oír, el nuevo Directorio del ferrocarril del Sur solicita del Gobierno que procure obtener del Congreso Nacional la oportuna autorizacion para que el Presidente de la República pueda prestar la garantía del Estado a un empréstito que trata de contraer la empresa con el objeto de amortizar la deuda flotante i concluir el cierre de la línea.

«El Gobierno ha sometido esta solicitud a la de-

liberacion del Congreso, porque ha creído que estaba en el interes del país prestar esta garantía a la empresa del ferrocarril del Sur. No ha entrado en el ánimo del Gobierno el deseo de dispensar una proteccion especial a los accionistas; al patrocinar esta solicitud ha creído consultar únicamente el interes fiscal, porque tiene la íntima conviccion de que si se desechara el proyecto el que sufriria mayor perjuicio seria el Estado.

«El Honorable Senador que me ha precedido en el uso de la palabra, ha exajerado los beneficios que la presente lei va a prestar a la empresa del ferrocarril del Sur. Su Señoría ha insinuado a la Cámara la idea de que la gracia que se trata de conceder va a imponer una nueva carga al Estado; que éste va a contraer obligaciones mui onerosas comprometiendo el tesoro nacional i que por consiguiente seria justo que en cambio la Cámara exijiese de la empresa concesiones de otro orden. Debo hacer observar al señor Senador que padece una equivocacion en todo esto, porque puedo asegurar que no es tan grande el favor que va a reportar la empresa por la garantía que solicita i porque esta garantía no impondrá ninguna responsabilidad al erario.

«A juzgar por el curso ordinario de los acontecimientos i segun el estado en que se encuentra la empresa del ferrocarril del Sur, es indudable que tiene sobrados recursos para hacer frente al empréstito de que se trata. Así es que la responsabilidad que, una vez aprobado el proyecto, podria pesar sobre el Estado, es tan remota que desde luego la Cámara podria eliminarla, sin temor de ningun jénero. Jamas llegará el caso de que el Estado se encuentre en la necesidad de hacer desembolsos por la empresa del ferrocarril del Sur; i si esta circunstancia llegara a hacerse efectiva por alguna difícil casualidad, el Estado, que actualmente es dueño de las tres cuartas partes de las acciones del ferrocarril, podia entonces hacerse dueño absoluto de la obra. Repito, pues, que la responsabilidad que la lei en cuestion puede imponer al Estado es puramente nominal e imaginaria.

«Se me dirá: si es así ¿por qué la empresa solicita la garantía del Estado? Por una razon mui evidente i sencilla, porque mientras mayor garantía se ofrezca a los prestamistas, mayores serán las ventajas que de ellos se puedan obtener. Si la sociedad por sí sola, sin la garantía de que se trata, podria obtener un beneficio de veinte por ejemplo, mediante la fianza del Estado lo obtendrá de 25 o de 30. Es verdad que estas ventajas racaerán en cada uno de los socios particulares; pero es tambien positivo e innegable que mayor ventaja reportará el Estado, desde que es dueño de la mayor parte de las acciones.

«Yo no he mirado esta lei como un favor; la he considerado como una medida de prudencia i de conveniencia. Creí que el Gobierno se habria encontrado en un compromiso, si se hubiese mostrado sordo a una solicitud que, léjos de imponer gravamen alguno al Estado, consulta juntamente su propio interes i el de los demas accionistas.

«En verdad no alcanzo a concebir por qué razon no hai particulares que presten dinero a la empresa del ferrocarril del Sur con las garantías que por sí misma puede ofrecer. ¿Qué mayor seguridad puede tener el prestamista que la hipoteca del mismo ferrocarril, que ha costado mas de cinco millones de pesos? ¿Es posible que una empresa de tanto valor no sea mas que suficiente para afianzar una deuda de medio millon de pesos, que es la suma que actualmente se trata de tomar a interes? ¿No es claro que,

si la empresa no cumple al vencimiento del plazo, se pondría el ferrocarril en subasta pública! ¿I a quién puede ocurrírsele que no habría postores hasta esa cantidad! Nadie en Chile podría en el día dar mayor seguridad; sin embargo, la experiencia ha acreditado hasta aquí que, cuando la empresa se ha visto en la necesidad de tomar capitales prestados, no ha podido hacerlo, sino abonando muy subidos intereses, lo mismo que estaría obligada a hacerlo ahora, si el Congreso se negase a sancionar el proyecto.

«La empresa del ferrocarril del Sur necesita esta suma para amortizar una deuda que gana el interés, según creo, de un diez o un doce por ciento. Sin la garantía del Estado, se vería obligada a renovar el empréstito bajo las mismas condiciones i si se le exigiera el pago i no encontrara quien le prestase fondos a ménos del quince o del veinte por ciento, se vería en la necesidad de aceptar cualquiera que fuese la condición, i en este caso pregunto yo ¿quién sería el perjudicado! En primer lugar, el Estado como mayor accionista, i después los particulares, cada uno en proporción de sus acciones. Si por el contrario ahorramos esta pérdida facilitando a la empresa dinero a bajo interés ¿quién ganará principalmente! Siempre el Estado i después los demás accionistas. Esta es la cuestión; no se trata de conceder grandes favores, sino de salvar primeramente los intereses del Estado. Bajo este punto de vista creía que no se pudiera hacer objeción ninguna a la ley, i que no es posible aceptar la indicación del Honorable Senador que me ha precedido en el uso de la palabra, porque a mi juicio equivaldría a rechazar el proyecto.

«No se crea por esto que yo censuro el celo del señor Senador para que el Congreso consulte siempre con preferencia el interés nacional; por el contrario me felicito de ello.

«En cuanto a la alza de la nueva tarifa, debo advertir que el señor Senador padeció también una equivocación. Ante todo diré que el Gobierno no ha dado a su agente instrucciones para que sostuviese el aumento de las tarifas hasta tal o cual precio. No, señor, el Gobierno conoció que era defectuosa la tarifa que rejía i su agente no hizo más que prestar su consentimiento como los demás accionistas para autorizar la nueva. Pero el Gobierno no ha entrado a considerar previamente cuál debía ser esta tarifa i ha autorizado tan solo a su representante para modificarla en el sentido de alzar los fletes de aquellos artículos que mereciesen alzarse i de bajar o dejar como se encuentran en la actualidad los de aquellos que también lo mereciesen.

«La empresa que, en virtud de los estatutos, tiene derecho de modificar la tarifa como le parezca, fijó una nueva por vía de ensayo; i si el resultado no corresponde a sus esperanzas no tendrá dificultad en reformarla como sea más conveniente.

«En materia de tarifas huyo de los extremos.

«Es un error grande creer que las tarifas bajas son preferibles i que deben adoptarse en todo caso por la empresa de un ferrocarril; así como también juzgo error grande creer que las tarifas altas den mejor resultado. Yo condeno ambos principios, i soi de opinión que es preciso arreglar el precio de tarifa de una línea férrea al costo i conservación de la misma.

En los países donde los ferrocarriles han llegado a estudiarse en toda su perfección por el gran uso que de ellos se hace, se ha establecido el principio que el mayor movimiento de las personas i el mayor transporte de las mercaderías no dependen de un

modo absoluto de la alza o baja de las tarifas; esta circunstancia influye ciertamente en algo, pero no en la proporción que se cree. El hombre se mueve según sus necesidades i casi nunca o muy raras veces toma en cuenta el precio de tarifa; el movimiento no mengua en proporción que alza la tarifa, ni tampoco aumenta según baja el precio de transporte. No, señor, el hombre obedece a consideraciones de otro orden que son las verdaderas que pueden alterar sustancialmente la condición de una empresa.

La base más prudente que debemos tomar en cuenta al establecer las tarifas debe ser proporcionalizarlas al capital invertido en la línea i al costo de su conservación. Este es el punto de partida que sirve a los hombres que podemos llamar nuestros maestros en esta materia.

Además es preciso advertir que el producto obtenido por la rebaja de las tarifas es muchas veces ilusorio porque debemos tomar en cuenta el deterioro de la línea; i vale mucho más obtener el mismo producto de pocos viajes a un precio elevado, que de muchos a poco precio. Estando el gasto de conservación de un ferrocarril en proporción directa con el número de viajes, resulta que en el primer caso obtendremos mayor utilidad líquida porque el deterioro de la línea nos obligará a gastar uno, i el doble o el triple invertiremos en el segundo caso, si igual producto lo hemos obtenido de un número doble o triple de viajes.

«Lo repito, señor, yo estoy lejos de condenar el celo que se muestra por el interés del país llamando la atención del Gobierno i de la empresa misma a fin de que arregle de una manera equitativa i conveniente la nueva tarifa que debe rejir para el año venidero. Sin embargo, juzgo de todo punto inaceptable la condición que propone el Honorable Senador, porque creo que equivale al rechazo completo de la ley; ella va a operar un cambio entre el fisco i los demás accionistas. Según los estatutos que rijen en la sociedad, no puede haber ninguna tarifa permanente, i el directorio puede alterarla cuando i como lo tenga a bien. Además, yo rechazo la indicación, por cuanto ella coharta la libertad del Gobierno para influir en la alza o baja de la tarifa del ferrocarril del Sur, según convenga.

«Dijo el señor Senador que siempre que se han concedido privilegios para construir ferrocarriles en la República se han impuesto algunas obligaciones o gravámenes a las sociedades que los han solicitado, como por ejemplo la de llevar gratis la balija del Estado, la de conducir por mitad del precio de tarifa a la tropa, por consiguiente bien podía la Cámara hacer otro tanto al acordar la gracia que se nos pide. Pues bien, en esa misma ley orgánica, invariable, sobre ferrocarriles, se ha fijado que ninguna empresa obtenga ménos del quince por ciento de utilidad del capital invertido. Así es que el Congreso, cuando concedió el privilegio que solicitaba la sociedad del ferrocarril de Copiapó, estableció que la empresa tendría libertad plena i absoluta para fijar su tarifa de transporte i de carga durante diez años; pasado este plazo no podría tener ménos de un 15 por ciento de utilidad sobre el capital empleado en la construcción de la línea. También cuando el Gobierno convidaba a los particulares para que se asociasen a esta empresa ha sido ciertamente para ofrecerles un medio de hacer fortuna ¿Cómo vendrá el Estado ahora a romper esta contrata, cuando está tan distante la empresa del ferrocarril del Sur de obtener ese máximo! El resultado práctico sería que si la Cámara aprobase la indicación hecha por el

señor Senador quedaria sin efecto la lei, porque no creo que la empresa se sometiera a esta condicion, i continuaria su sistema actual; seguiria tomando dinero al doce por ciento, o al 10 por lo ménos, i si no encontrase empréstitos a largos plazos, tendria que sujetarse a cualquiera condicion gravosa.

«Yo creo que la enmienda hecha al proyecto por la Cámara de Diputados es todo lo que podia aceptarse; mayores precauciones no pueden tomarse. Ha fijado las condiciones mas favorables para el Estado. Ha dicho: no podrá tomarse dinero a mayor interes que el 8 por ciento. El Gobierno no queria fijar interes ninguno, pero como sabe que hai abundancia de dinero en el dia no ha rechazado la indicacion. Quería el Gobierno conservar a la empresa el derecho de aceptar el menor interes posible i el mayor plazo: pero la Cámara de Diputados dijo: queremos que este menor interes no pase del 8 por ciento i el mayor plazo no sea ménos de diez años: de manera que si la empresa obtiene dinero al 8 por ciento i a diez años de plazo deberemos darnos el parabien.

«El Honorable Senador encuentra que hai un defecto capital en la lei: Su Señoría dice ¿cual será el plazo durante el cual deberá durar la garantía del Estado?—El proyecto no designa ninguno.

«Natural es que la garantía del Estado, aceptando la lei, deberá durar todo el tiempo que duran las obligaciones de la empresa. Supongamos que la sociedad del ferrocarril del sur puede obtener dinero por quince años, con amortizacion del uno o dos por ciento: tendremos entónces por positivo que el tiempo que durará la garantía por parte del Estado será de quince años. La Cámara de Diputados ha tomado aquí el extremo mas favorable al Estado; no ha querido fijar sino los dos máximum del mayor interés i del menor plazo, dejando el derecho de aceptar las mejores condiciones comprendidas en estos dos extremos.

«Creo, pues, que el Senado debería sin inconveniente alguno aceptar el proyecto con la restriccion introducida por la otra Cámara.»

El señor **Ovalle**.—«El señor Ministro comenzó su discurso diciendo que el que habla habia exajerado en sumo grado los ventajas que reportaria la empresa del ferrocarril del sur por la garantía que solicita. Ha dicho Su Señoría que aun sin esta garantía la situacion ventajosa de la sociedad ofrece garantía mas que suficiente para obtener la módica suma de medio millon de pesos al plazo mas conveniente. Esta garantía es puramente nominal, agregó el señor Ministro, que para nada comprometerá de una manera positiva al fisco, ni a la nacion. I que, en una palabra, no hai motivo para exigir de la empresa el sacrificio que proponía el que habla de no aumentar la tarifa vijente, de no dar efecto a la que debe rejir el 12 de enero de 1864.»

«Este es el modo de argumentar del señor Ministro del Interior. Que si se negase la autorizacion a la empresa ésta se veria sumamente comprometida i su estado seria poco ménos que ruinoso. Tendria que tomar dinero al 12 o al 15 por ciento lo que seria principalmente perjudicial al Estado, porque el Estado es dueño de las dos terceras partes de las acciones; i por consiguiente la Cámara debe conceder lisa i llanamente la gracia que se pide. De aquí se deduce, pues, una contrariedad tan manifiesta que deveras no sé cómo podria justificarse. Pero dejemos esto aparte.

«Es indispensable conceder la garantía fiscal a la empresa, diferentemente esta se va a ruinar. Pues bien, de este principio del señor Ministro se deduce

una verdad que nadie puede poner en duda de que la garantía fiscal es de suma necesidad para la empresa, por consiguiente claro está que concediéndosele este favor, se le hace un grande beneficio que va a recaer en ventaja tambien del Estado porque posee la mayor parte de las acciones. Por esta razon el Gobierno ha acojido favorablemente la solicitud del directorio i la mandó patrocinar ante la Cámara porque reconoce la gran conveniencia que resulta a la empresa del ferrocarril de la garantía fiscal.

«Yo digo, hasta aquí no se ha consultado sino el interes de la empresa i del fisco, pero el interes de la sociedad chilena, el interes material e industrial del pais, dónde está! Si es cierto que esta garantía que se pide debe proporcionar capitales a módico interes i a largos plazos para que la empresa amortice su deuda poco a poco, con pequeños i cómodos dividendos, dos grandes ventajas ciertamente para la empresa; si es igualmente incuestionable que mediante la fianza del Estado va a aumentar grandemente el crédito de la empresa, i la salvá por último de grave compromiso; probado es que la empresa tendria que agradecer al Congreso si le concediese sencilla i llanamente el favor que solicita. Pues bien, ¿qué ha hecho la empresa para hacerse digna de esta consideracion del Congreso! ¿que derecho ha adquirido de la nacion para solicitar de ella nuevos favores! Comprime la agricultura; sacrifica al pobre sometiéndolo a una tarifa exorbitante; declarando casi el monopolio esclusivo de todo el lado Sur de la República.

«Esto es lo que hace la empresa del ferrocarril del Sur. I apesar de esto, se nos quiere usurpar el derecho de velar para los intereses jenerales porque se dice que vamos a violar los estatutos de la sociedad entrometiéndonos en sus intereses; privándola de la independencia que los estatutos le conceden para poder formar la tarifa a su antojo i voluntad.

«Haga lo que quiera la empresa, nadie tiene que meterse por cierto en sus deliberaciones, ni el Gobierno, ni el Congreso. Pero en qué parte de los estatutos encuentra el señor Ministro del Interior esta disposicion que nos impide a nuestra vez de ejercer nuestro derecho, nuestra libre i absoluta voluntad! Si queremos, concedemos así no mas el favor que se nos pide sin imponer condicion alguna: diferentemente el Congreso concede la garantía del Estado a trueque de una remuneracion por parte de la empresa; o la niega absolutamente. I la empresa es libre para aceptar o no segun lo crea conveniente i necesario.

«No veo, pues, de qué manera mi indicacion afecta la independencia que los estatutos conceden a la empresa desde que nadie ejerce ninguna presion sobre la eleccion de la tarifa que ella sola debe establecer. Sostener lo contrario es confundir una cuestion con otra; i no por falta de intelijencia del señor Ministro.

«La cuestion no es de imponer la voluntad del Congreso; la cuestion es de versi el Congreso debe conceder simple i llanamente a la empresa del ferrocarril del Sur la gracia que solicita, sin considerar otra cosa que su interes i en nada el bien nacional.

«Esta es la verdadera cuestion. Es una garantía nominal, es una gracia imajinaria, nos repite constantemente el señor Ministro, la que se nos pide. I, pregunto yo, ¿responde el señor Ministro de los acontecimientos que pueden suceder! Si mañana se destruye el ferrocarril, si por un aluvion, un terremoto o cualquiera otra circunstancia viene abajo un puente, i los trenes dejan de correr por cinco u seis meses ¿sobre quién caeria la responsabilidad!

«Si la empresa se halla en la imposibilidad de satisfacer sus obligaciones ¿no es verdad que aceptando nosotros el proyecto, quien debería pagar sería el Estado?

«Es, pues, tan imaginaria, tan insignificante la garantía que el fisco va a echarse sobre sí por esta ley que debemos hasta escluir la probabilidad de que pueda llegar a hacerse efectiva?

Pues bien; si el Congreso puede conceder esta gracia o no; si los estatutos no se tocan, no se violan; si no es verdad que entramos en un terreno vedado considerando mi indicación ¿por qué el Congreso se muestra sordo a las necesidades del país, por qué no acogerá la Cámara el clamor jeneral que se ha levantado en todas las provincias de la República contra esa tarifa que perjudica sobre todo la clase consumidora i mas numerosa de nuestra sociedad? Qué de extraño puede haber en que la Cámara diga ya que se concede este favor, modérese a lo ménos la tarifa, no de una manera inflexible tampoco, pero que no esceda de la tarifa actual; puede la empresa mejorarla, distribuirla de una manera mas conveniente, pero sin pasar del que se cobra actualmente.

«Nos dice el señor Ministro: «es un principio que en Europa todas las personas reconocen que mientras mas altas son las tarifas, mas ventajosas son a la empresa; mientras que las tarifas bajas han siempre sido fatales en sus resultados.» (desaprobacion del señor Ministro) Yo tuve ocasion de trabajar la ley orgánica de ferrocarriles i por consiguiente he estudiado cuanto era posible la materia, pero en ningun rincón del mundo he visto adoptar este principio: de lo contrario, es admitido de todos que las tarifas equitativas facilitan la industria, proporcionan mercados baratos, desarrolla el movimiento i el comercio. Este es el principio que todas las personas de las naciones europeas sancionan; este es el principio adoptado en Inglaterra, en Francia i en todas partes.

«Pero el señor Ministro del Interior dice, «la tarifa debe guardar proporcion con el capital invertido en la construcción del ferrocarril i en sus reparaciones.» Voi a valerme de un ejemplo para hacer ver a la Cámara cómo el mismo señor Ministro que aboga por este principio se condena a sí mismo. La Cámara resolverá si la tarifa vijente debe considerarse como una tarifa equitativa, una tarifa alta, o baja.

«El ferrocarril de Valparaiso tiene 31 millas mas que el trozo de camino del sur que corre desde Santiago a San Fernando. La Cámara sabe tambien que cada una de las millas del camino de Santiago a Valparaiso ha costado tres veces mas que cada una de las millas del sur; pues bien, véase ahora en qué proporcion están las tarifas de una i otra línea i me conteste el señor Ministro si es verdad o no que desde un principio la tarifa del ferrocarril del sur ha siempre sido mui desproporcionada con gran perjuicio del público.

«Es un hecho que la nueva tarifa que se ha promulgado para que empiece a rejir el 12 de enero del entrante año, ha introducido un verdadero pánico en los agricultores que tratan de volver a las carretas para salvarse, como he dicho ántes, del monopolio que amenaza hacer la empresa de la línea férrea.

«Verá, pues, la Cámara que no hai nada de exajerado en mi indicación, que consulta al contrario la justicia i al mismo tiempo la conveniencia i el interés no solo del país sino de la misma empresa el que se conceda la garantía del Estado, mediante que la empresa no haga efectiva la nueva tarifa. Esto no quiere decir que si mas adelante se notara algun vicio, algun defecto en la que la reemplazará no

pueda enmendarse: amplio campo queda a la empresa para introducir aquellas modificaciones que crea necesarias con tal que en todo no se cobre mas de lo que se cobra en la actualidad.

«Es un hecho incontestable que desde que se bajaron las últimas tarifas, el ferrocarril del sur ha estado produciendo mucho mas que lo que producía ántes; talvez haya diferencia del doble entre lo que produciria en el año sucesivo con lo que ha dado en el año actual continuando la tarifa vijente que es la única que en efecto debe conservarse.

«El señor Ministro del interior ha dicho que subiendo la tarifa, el ferrocarril se conserva mas, que no habrá necesidad de invertir una porción de su producto en la reparación de los deterioros, porque siendo ménos los viajes que harán los trenes, ménos deterioros habrán. Es justa, mui justa la observación, porque si nunca nos sirviéramos del ferrocarril no tendríamos jamas deterioros en la línea, si nunca corren los trenes conservaremos en perfecto estado el ferrocarril; nunca habrán gastos de reparaciones. Talvez el señor Ministro al hacer esta observación, se ha dejado llevar del parecer de un tal que dijo: que no debería correr el ferrocarril de Valparaiso en los dias que estuviesen nublados porque los rieles sufren con la humedad de las nieblas. Talvez esa persona querria que hubiésemos hecho un ferrocarril esclusivamente para el verano para ahorrar reparaciones.

«Lo que es verdad sustancial, es que bajando el precio de tarifa se aumenta la concurrencia de pasajeros i el transporte de la carga; i por consiguiente el producto i la garantía de la empresa. I ya que hablo de pasajeros, fijémonos en las observaciones que se hicieron en los periódicos. Se ha dicho, prescindiendo de tarifas, que la sociedad de Chile es una sociedad escepcional, segun la calificación que de ella se ha hecho por la empresa del ferrocarril del sur. Ella ha dividido nuestra sociedad en dos clases, una de capitalistas i otra de proletarios: la sociedad de media fortuna, la clase mas numerosa, no solo en nuestra República, sino en todo país civilizado quedó reducida a ceniza. Establecido este principio ¿qué es lo que hizo la empresa del ferrocarril del sur? Ha dicho, pongamos trenes de primer orden bajo esta base, i escondemos los de segundo. I la gran mayoría ¿adónde va?—Qué importa, dijo la empresa. Una de dos: o sufre las incomodidades de los trenes de tercera clase, o paga su asiento de primera; quien no pueda hacer uno de los dos sacrificios, haga el otro.

«Si una empresa que de esta manera hostiliza los intereses nacionales, que se burla del país i queda sorda a sus quejas i necesidades, a esta empresa es a la que se le quiere conceder lisa i llanamente la garantía del Estado para ponerla en mayor libertad de convertirse mañana en una verdadera sociedad de monopolio. No, señor; es necesario que el Congreso no pierda ocasion para impedir que la sociedad del ferrocarril del sur no se convierta en un verdadero monopolio, que no abuse de su situación para vejar al público i perjudicar a los intereses industriales i jenerales de la nacion. Si el Gobierno, que aunque es dueño de la mayor parte de las acciones del ferrocarril, no puede impedir los desmanes de la empresa, debe a lo ménos, ya que se le ofrece la oportunidad, aprovechar para corregir sus defectos, i sacar algo en beneficio nuestro.

«Por esto creo que tratándose de la presente ley la Cámara i el Gobierno deben aprovecharse de la oportunidad diciendo: concédese la garantía que se soli-

cita, bajo la condicion de que no rejirá la nueva tarifa, sino que continuará la actual.

«Dice el señor Ministro del Interior que la empresa no se halla en la circunstancia de aceptar esta condicion: pues bien, si la empresa no tiene necesidad de la garantia del Estado, no la aceptará.

«Pero si al contrario tiene necesidad grave; si está amenazada de no encontrar capitales sino con condiciones mui gravosas e imposibles de aceptarse; si corre peligro de fracasar su crédito si el Estado no lo afianza, en este caso aceptará gustoso lo que se le pide. Conservará la tarifa actual que ha dado 72,000 pesos mas que el año anterior, i que talvez no producirá en lo venidero ménos de trescientos, o cuatrocientos mil pesos. Esto es lo que se pide con mi indicacion; no se quiere sacrificar la empresa, pero tampoco quiero que el Congreso quede sordo a los clamores que se han levantado de un ángulo a otro de la República contra la tarifa que se ha promulgado para que rija el 12 de enero de 1864.»

El señor **Tocornal** (Ministro del Interior.—«Me veo en la necesidad de restablecer todos los hechos; pues, por no interrumpir al señor Senador, no quise llamar ántes la atencion de la Cámara esperando para hacerlo que Su Señoría dejase la palabra. Siento que, por haber tenido la desgracia de no ser comprendido la primera vez que hablé, esté obligado a repetir aunque a la lijera lo que ántes he dicho.

«En primer lugar, el señor Senador ha padecido una equivocacion al creer que yo vengo aquí a sostener tarifas. No, señor; he venido a decir que el Gobierno no habia dado ninguna instruccion a su agente para que sostuviese con el directorio del ferrocarril del sur, la alza de la tarifa que deberá rejir desde el año próximo. No ha sido mi ánimo debatir si la nueva tarifa establecida es buena o mala: he estado mui léjos de espresar mi opinion sobre el particular. Ni sé tampoco cómo ha podido decirse que he sostenido que en Europa se aceptaba la opinion que las tarifas altas eran las mas convenientes, i que las bajas habian siempre dado fatales resultados. Lo que yo he dicho la primera vez que hice uso de la palabra, ha sido que la opinion admitida en casi todos los países de Europa que pueden ser nuestros maestros en materia de ferrocarriles, es que siempre debe huirse de los extremos; porque, así como las tarifas altas han dado resultados ruinosos, tambien las tarifas demasiado bajas han sido perjudiciales. Porque no es exacto, vuelvo a repetir, el principio de que mientras mas baja es la tarifa mejores resultados dá, como tambien es erróneo creer que la tarifa elevada debe adoptarse con preferencia a cualquiera otra. Hai un término medio prudencial, que depende de muchas circunstancias, para fijar la tarifa, i al cual sirve muchas veces de guia el capital empleado en la construccion de la línea.

«Antes de entrar a refutar otro argumento diré de paso que cuando he hablado del Estado, siempre he entendido el país en jeneral; i no podia comprenderse de otro modo, desde que la ganancia o la pérdida del Estado recae siempre en daño o en provecho de la nacion, del país en jeneral.

Tampoco he dicho que la empresa está en víspera de arruinarse sino se le concede la garantia que se propone: no se me atribuyan, pues, conceptos que no he emitido i que jamas habria imaginado. Lo que he dicho ha sido que si la Cámara aceptaba la indicacion que el señor Senador propone, equivaldria al rechazo de la lei, porque supongo que la empresa no estará dispuesta a aceptarla, i en tal

caso, si la obligasen a pagar lo que debe, se veria en la absoluta necesidad de tomar dinero a un interés mui crecido i a cortos plazos, lo que seria ciertamente mui perjudicial para la empresa i por consiguiente aun mas para el Estado, que posee las dos terceras partes de las acciones. Pero yo no sé como se puede esforzar el sentido sencillo i llano de estas palabras hasta atribuirles un concepto tan exagerado como el que quiso darles el señor Senador, esto es que la empresa se ruinaria i estaria obligada a fracasar si el Congreso no acepta la lei.

«I tan léjos estoi de imaginar siquiera que la empresa pudiese fracasar, que mui pocos habrá que tengan mas fé que yo en los ferrocarriles, i de este juicio he dado pruebas siempre que se han tratado ya en público, ya en privado, cuestiones de esta naturaleza.

«Repito, pues, que el favor que va a recibir la empresa por esta lei no es tan grande como se ha dicho: no se la va a salvar de una inminente ruina, sino tan solo a facilitarle dinero a menor interés i a condiciones ménos gravosas, lo que si produce a la empresa una ventaja, será mayor para el Estado; i adviértase, como he dicho ántes, que cuando digo el Estado, entiendo la nacion entera. Pero la cuestion es ésta: ¿Conviene o nó conviene que no se haga efectiva la nueva tarifa i que se imponga la condicion propuesta a la empresa del ferrocarril? Esta es la opinion del señor Senador, la mia es contraria. No por consideraciones particulares, sino atendiendo únicamente al bien nacional, digo que tal medida seria perjudicial.

«Faltaria a mi deber como Ministro del Interior, si considerara que no pudiese levantarse un poco mas tarde la tarifa del ferrocarril del sur. ¿Quién, en efecto, nos puede asegurar que algun dia no puedan prudencialmente alzarse una o mas de las partidas comprendidas en la tarifa actual? Creo que nadie.

«Este principio está rechazado por los mismos estatutos, como dije ántes. En toda lei de ferrocarriles, lo que principalmente se ha cuidado de establecer como principio jeneral e invariable, ha sido que las tarifas no sean inamovibles; sino que puedan bajarse o levantarse segun convenga. I tan cierto es esto, que en la misma lei de policia de ferrocarriles se establece que cuando los estatutos de una empresa no determinan la duracion de la tarifa se debe suponer que la tarifa durará un año.

«Ninguna lei ha querido imponer la inamovilidad de la tarifa, porque es un hecho demasiado conocido i sancionado por la esperiencia que las tarifas han de variar segun las circunstancias. ¿I por qué en Chile deberá observarse un sistema diferente? ¿Estamos acaso condenados a no progresar jamas!—Seria posible imaginar que Chile declaraba que en su territorio las tarifas de ferrocarriles no pueden variar sino despues de diez o quince años?

«Es verdad que el señor Senador no rechaza la idea que puedan bajar las tarifas: pero yo digo que por la misma razon que se pide la reduccion, debe tambien admitirse la posibilidad de que sea necesaria la alza de la tarifa. Si razones de interés i de economía pueden hacer necesario que mañana se baje la tarifa de un ferrocarril, no sé por qué no podrá la misma razon de economía i de conveniencia aconsejar la alza tanto en los precios de pasaje como en los de flete.

«Es mui cómodo eso de hablar a cada momento de los pobres, i constituirse defensor de la humanidad oprimida abogando por sus miserias i necesidades. Pero yo no soi de esa escuela. Creo que el Congreso debe consultar el interés nacional, pero no de-

bemos incurrir en exajeraciones. No creo que en Chile haya ninguna porcion de nuestra sociedad, digo porcion, (porque no quiero emplear la palabra clase,) que se halle tan atrasada, que pueda juzgarse oprimida i vejada por lo elevado de los precios de trasporte que se observa en la tarifa del ferrocarril del sur. La exajeracion nos llevaria hasta a decir que mas conveniente aun seria entregar los ferrocarriles gratis al público. Naturalmente que esto seria ir mas allá de las aspiraciones humanas; seria el colmo de nuestra felicidad si pudiésemos viajar lijero, con toda comodidad i, lo que importa mas, gratis. Pero, ¿de dónde procurarnos entónces los medios para atender a las necesidades del Estado?—¿De dónde sacaríamos las cantidades que se exigen por los servicios que se prestan para mejorar nuestra sociedad? Hé aquí el grave inconveniente que deja descubierto la doctrina del señor Senador.

«Seamos francos: desde que se ha establecido la línea del sur, todo ha costado la mitad ménos. En el mismo de Copiapó, donde la tarifa es mucho mas elevada, el beneficio que recaba del ferrocarril ese pueblo es inmenso. No es exacto pues que los ferrocarriles en nuestra República han venido ejerciendo el monopolio. No, señor: en todas partes han favorecido la industria i el interes público.

«No se crea sin embargo que yo venga a abogar en favor de las tarifas altas; no, señor; yo condenaré toda empresa que quisiera alzar siempre los precios de sus tarifas, porque tarde o temprano habrian de crearse elementos que le harian competencia, i mui fácil seria hacerlo si una empresa no conservase sus tarifas de un modo conveniente i proporcional con los intereses del pais.

«Con cierto tono, o con cierto aire de chiste, ha hecho el señor senador una especie de mofa de una persona que merece gran consideracion. Ha dicho el señor senador que a fin de ahorrar deterioros en la línea férrea no seria extraño que el Gobierno abogase para que en el ferrocarril del sur se hiciese trabajar solo en verano a fin de no tropezar con el inconveniente que ofrecen los rieles humedecidos por la niebla en el invierno. Como la burla tiende a poner en ridículo un informe pasado al Gobierno por el señor Jara, superintendente del ferrocarril central, es preciso que dé una lijera esplicacion a la Cámara para justificar a este caballero que mui léjos está de prestarse a la mofa de nadie. Comisionado por el Gobierno para que informase sobre algunos inconvenientes que se observaban en la marcha del ferrocarril de Valparaiso a Santiago, entre otras razones dijo tambien que los rieles, que en las primeras horas de la mañana estaban sujetos en verano a la humedad del rocío al cual se unia el polvo, oponian cierta resistencia a los trenes que producía por consiguiente, en primer lugar retardo en la velocidad de la línea, i en seguida deterioro considerable de los rieles i aun de los mismos trenes. He preguntado al señor Jara que quién habia hecho esta observacion i me contestó que partía del mismo señor Lloyd, ingeniero en jefe. Es cierto, pues, que la humedad que se conserva en las primeras horas del dia amalgamada con el polvo causa disminucion en la velocidad de los trenes, i gasta mas el fierro. Igual cosa sucede en Copiapó, segun me dijo el mismo superintendente, i ha sido necesario colocar una máquina con ciertos aparatos que van arrojando arena sobre los rieles en esos momentos para que pueda correr libremente la locomotiva.

«He creído de mi deber dar esta esplicacion, porque no puedo consentir que que se haga objeto

de mofa o burla un informe pasado por un empleado público digno de toda consideracion.»

El señor Ovalle.—«No habia necesidad de quemar incienso, ni de vituperar a nadie: a mí como al señor Ministro del Interior no me gusta vituperar, ni quemar incienso a nadie. Pero yo recordaré a la Cámara que el tal informe decia que humedeciéndose los rieles con el rocío de la mañana no era conveniente que corriese el ferrocarril. El señor Ministro que sabe mas, nos asegura que echándole arena sobre los rieles al momento de pasar los trenes, la dificultad queda salvada i la máquina puede correr. El que sabe mas sabrá lo que dice, yo que soi ignorante sobre la materia no diré mas nada.

«Repetidas veces dijo el señor Ministro a la Cámara que no queria discutir tarifas, i en todo su discurso no ha hecho otra cosa que discutir tarifas, citándonos autoridades para corroborar sus ideas, distinguiendo cuales eran los buenos sistemas i cuales los malos.

«Tambien le pareció al señor Ministro encontrar un grave defecto en la indicacion que he propuesto. Dijo Su Señoría que yo queria establecer el principio de que las tarifas de los ferrocarriles fuesen inflexibles, que este principio tan contradictorio con los intereses nacionales i de la misma empresa, no se habian adoptado jamas en ningun pais del mundo: pues bien, yo diré que en todas las leyes que se han dictado sobre ferrocarriles, i aun en la última, aprobada por el Congreso se ha visto lo contrario: esta lei dice que pasados tantos años el producto del ferrocarril no podrá subir de tal cantidad para la empresa. I esta disposicion la hai en todas las leyes que se han dictado en el pais sobre ferrocarriles. Ademas está mui léjos de poderse llamar inflexible el precio o cuota que propongo, porque puede distribuirse en diferentes maneras; solo propongo un término, i qué término, el mas equitativo.

«Ahora se dice, concédese a la empresa del ferrocarril del sur, la garantía que solicita con tal que no suba la tarifa actual: el señor Ministro hace objecion i dice. «Si mañana la empresa sufre algun grave perjuicio, si tiene que hacer fuertes gastos extraordinarios para la reparacion i conservacion de la línea, ¿por qué condenarla a que no pueda subir la tarifa i desde ahora obligarla a sufrir una pérdida grande en sus intereses? I porque, digo yo, nos apuramos a aplicar el remedio ántes que suceda el mal? Si tal o cual otro acontecimiento de esta naturaleza tuviese lugar no tiene mas la empresa que ocurrir al Congreso, i el Congreso no tendria embarazo en suprimir la condicion que ahora impone, o moderarla. Estos son casos que si ocurren tienen un remedio fácil i llano; mientras tanto, el mal que va a sufrir el pais desde el 12 de enero no tiene ningun remedio. Talvez podria decirse que una tarifa moderada podria ser perjudicial a la empresa porque en la línea del sur seria mui fácil reemplazar cualquiera otro medio ordinario de transporte, volviendo a las carretas i a los carruajes: ántes de esto seria preciso sufrir el mal; que todos hubiesen quedado cansados de sufrir perjuicio de la tarifa, i que principalmente la clase pobre, porque yo la llamo clase pobre, hubiese continuado clamando porque se tomasen nuevas providencias. Habria sido necesidad de todo esto, ántes que el agricultor, o el pobre consumidor se resolviese a restablecer el tráfico ordinario de carretas.

«No se trata, pues, de corregir un mal despues de hecho, se trata de prevenirlo ántes que suceda.

«Dice el señor Ministro del Interior que mi indi-

cacion no puede aceptarse porque importa la inad-  
 movilidad del precio o cuota de la tarifa. No, señor,  
 tampoco yo estoi porque la tarifa sea inflexible, i  
 bien puede bajarse o pueden distribuirse los precios  
 en diferentes maneras: lo que yo quiero es tan solo  
 poner un término, i este término es el mas equita-  
 tivo, i para aprobarlo a la Cámara que la medida  
 que yo propongo es la mas equitativa, no hai mas  
 que fijarse en este hecho.

«Hai cosa mas triste que el resultado que nos han  
 dado las administraciones de ambos ferrocarriles, el  
 de Valparaiso i el del sur! Las carretas que para la  
 manutencion de los animales necesitan pastos; las  
 carretas, digo están haciendo competencia a ambos  
 ferrocarriles. Las carretas que desde San-Fernando  
 condujeron cargas a Santiago, nos dieron las mismas  
 ventajas que las tarifas que se han puesto ahora. Pue-  
 de decirse, pues, que entre nosotros las vias férreas  
 nos cobran para el trasporte de las cargas, el mismo  
 precio que cobran las carretas. A escepcion, pues,  
 de la velocidad, pregunto yo, cuál es el beneficio  
 que están dando los ferrocarriles en Chile?—Pero,  
 repito, no hablo solo del ferrocarril del sur, sino  
 también del ferrocarril central, el cual aunque mu-  
 cho mas barato que el primero sufre sin embargo la  
 competencia que le hacen las carretas. ¿Para qué sir-  
 ven, pues, los ferrocarriles en nuestra República!  
 Solamente para decir, tenemos tres, cuatro, seis fer-  
 rocarriles que nos hacen marchar lijero: pero en esto  
 está reducida toda su ventaja. ¿I valía para esto la  
 pena de hacer tantos sacrificios i esfuerzos casi sobre-  
 humanos! No es verdad, pues, que la tarifa que yo  
 propongo es baja, en los hechos está la prueba de  
 que es aun demasiado alta. Un ferrocarril jamas de-  
 be permitir que ninguna otra empresa de distinto  
 jénero le haga competencia: pero esto sucede entre  
 nosotros, i lo estamos viendo con la mayor sangre  
 fria, no solo, sino que se nos amenaza con otra tarifa  
 aun mas elevada.

«Al señor Ministro le parecia que yo queria asu-  
 mirme aquí el papel de abogar para los pobres con-  
 sumidores, me habia constituido abogado de toda la  
 clase pobre; no señor, estas son cosas que se hablan  
 en un sentido jeneral queriendo proteger el interes  
 nacional. I como yo soi elegido por el pueblo, tengo  
 obligacion de hacerlo, i siempre que tenga concien-  
 cia de cumplir con este deber, lo haré, porque me  
 pareceria traicionar a mi pais si la hiciese diferen-  
 temente.»

El señor **Presidente**.—«Estoi mui conforme en  
 que se tome alguna medida para hacer comprender al  
 directorio del ferrocarril del sur, el mal camino que  
 lleva en formar la tarifa; pero no encuentro ninguna  
 hasta ahora que me parezca conveniente. Tampoco  
 me parece que podria la Cámara aceptar la indica-  
 cion que propone el honorable Senador porque ha-  
 blo que en cierta manera está en pugna con los es-  
 tatutos que dan plena libertad al directorio para for-  
 mar i establecer la tarifa de pasaje i de flete de la  
 manera que mejor le parezca libres de cualquiera in-  
 tervencion o dependencia, hasta llegar a un cierto  
 número de años, despues de los cuales, no podrá ten-  
 er la empresa una utilidad menor de un 15 por cien-  
 to sobre el capital invertido en la línea. Con la in-  
 dicacion que hace el señor Senador, me parece que  
 iríamos a derogar esta autoridad que los estatutos  
 dejan al directorio; por este motivo solamente no la  
 juzgo conveniente, i sin embargo deseo muchísimo  
 que el Congreso dé a comprender al directorio el  
 mal camino que lleva para que siga otro sistema en  
 la formacion de sus tarifas que esté en mejor acuer-

do con los intereses i las conveniencias del pais i de  
 la empresa misma.

«Sin embargo como la hora es bastante avanzada  
 dejaremos el proyecto para segunda discusion.»  
*Se levantó la sesion a las ocho i media de la noche.*

SESION 10 EXTRAORDINARIA EN 4 DE DICIEMBRE  
 DE 1863.

*Presidencia del señor Cerda.*

SUMARIO.

Aprobacion del acta de la sesion anterior.—Cuenta del se-  
 ñor Secretario.—Discusion del proyecto de lei sobre au-  
 torizacion del Ejecutivo para que preste la garantía del  
 Estado a las obligaciones que contraiga la empresa del  
 ferrocarril del Sur: El señor Ovalle hace indicacion para  
 que dicho proyecto no sea aprobado sino a condicion de  
 que la empresa no alce sus tarifas: El señor Ministro  
 del Interior se opone a la indicacion por ser ella contra-  
 ria a las disposiciones de los estatutos de la sociedad que  
 le dan amplia facultad para introducir en las tarifas las  
 reformas que crea convenientes: Fué aprobada la indi-  
 cacion del señor Ovalle.—Se aprobó, con la agregacion  
 de la otra Cámara, el proyecto que autoriza un gasto de  
 500.000 pesos en la reforma de la marina militar.—Se  
 aprobó tambien el proyecto que fija la fuerza del ejér-  
 cito permanente.—Discusion del presupuesto del Minis-  
 terio del Interior: Fueron aprobadas las 21 primeras par-  
 tidas: La partida 22 fue rechazada, i aprobadas las si-  
 guientes hasta la 27: Se redujo a 40.000 pesos la partida  
 28.—Las partidas 29, 30 i 31 fueron aprobadas; La par-  
 tida 32 fué reducida a 51.000 pesos: Fueron aprobadas las  
 partidas siguientes hasta la 40: La 41 quedó para segunda  
 discusion, i la 42 aprobada: Fueron rechazadas las par-  
 tidas 43 i 44, i reducida a 12.000 la partida 45 i ultima  
 del Presupuesto.

Asistieron los señores Balmaceda, Errázuris, Guz-  
 man, Huidobro, Matte, Mujica, Ochagavía, Ovalle,  
 Torres, Valenzuela i los señores Ministros del In-  
 terior i de Guerra.

Aprobada el acta de la sesion anterior, se dió  
 cuenta: de una nota del Presidente de la República  
 acompañando una solicitud de don Justo Florian  
 Lobek para obtener carta de naturaleza.—De dos  
 oficios de la Cámara de Diputados: en el primero  
 comunica haber aprobado el proyecto de lei por el  
 que se autoriza al Presidente de la República para  
 que preste la garantía del Estado a las obligacio-  
 nes que contraiga la empresa del ferrocarril del  
 sur, hasta la suma de 560.000 pesos; i en el se-  
 gundo avisa igualmente haber acordado otro pro-  
 yecto permitiendo a la Municipalidad de Valparaiso  
 percibir el impuesto establecido a su favor por lei  
 de 2 de febrero de 1852 en el matadero que se pro-  
 pone construir en la «Hermana Honda,» mientras  
 este local permanezca fuera de los actuales límites  
 del departamento de Valparaiso.—Quedaron en  
 tabla.

Continúa la discusion del proyecto de lei sobre  
 autorizar al Presidente de la República para que  
 preste la garantía del Estado a la empresa del fer-  
 rocarril del sur en el empréstito de 50,000 pesos que  
 trata de levantar.

El señor **Ovalle**.—Yo limitaré mi indicacion se-  
 ñalando el plazo por el cual podrá rejir la condi-  
 cion que impone en esta forma: Esta autorizacion  
 solo podrá usarse con tal que la empresa mantenga  
 en vigor la tarifa actual por el término de un año  
 contado desde la promulgacion de la presente lei.

Me he fijado en este término porque me ha pare-  
 cido el mas corto posible relativamente a las cir-  
 cunstancias en que el pais se halla, i aun en con-  
 sideracion de los intereses de la misma empresa.

El año que vamos a atravesar se anuncia de una  
 manera mui triste para la nacion: baste decir que  
 estamos amenazados de una escasez casi absoluta de