

Sesion 20.^a extraordinaria en 16 de noviembre de 1914

PRESIDENCIA DEL SEÑOR OCHAGAVIA

Sumario

Se elije Mesa Directiva.—Se aprueba una modificación hecha por la Cámara de Diputados en el proyecto que destina fondos para gastos de transporte i alimentación de trabajadores.—Se procede a considerar las modificaciones que han sido desechadas por la Cámara de Diputados en el proyecto de reforma de la lei municipal i queda pendiente la discusion.—Se acuerda preferencia para diversos asuntos en la segunda hora de la presente sesion.—El señor Garces (Ministro de Ferrocarriles) contesta a las observaciones hechas en sesion anterior por el señor Urrejola sobre alza de tarifas ferroviarias.—Se suspende la sesion.—A segunda hora se pone en discusion un proyecto de lei por el cual se conceden fondos para la explotacion fiscal de la seccion sur del ferrocarril longitudinal; usan de la palabra los señores Lazcano, Garces (Ministro de Ferrocarriles) i Rivera, i queda pendiente la discusion.—Se declara cerrada, en conformidad al Reglamento, la discusion de los presupuestos.—Usan de la palabra con este motivo los señores Walker Martínez i Claro Solar.—Se constituye el Senado en sesion secreta para ocuparse de diversos asuntos.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Balmaceda J. Elias	Echenique Joaquin
Barros E. Alfredo	Lazcano Fernando
Besa Arturo	Letelier Silva Pedro
Búrgos Gregorio	Mackenna Juan E.
Claro Solar Luis	Montenegro Pedro N.
Charme Eduardo	Reyes Vicente

Rio del Arturo	Valdes Valdes Ismael
Rivera Guillermo	Valderrama J. María
Salinas Manuel	Valdes V. Francisco
Urrutia Miguel	Walker M. Joaquin
Urrejola Gonzalo	Yáñez Eliodoro

I los señores Ministros de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion, de Justicia e Instruccion Pública, de Hacienda, de Guerra i Marina i de Industria i Obras Públicas.

Eleccion de Mesa Directiva

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Corresponde elejir Mesa Directiva.

Practicado el escrutinio sobre catorce votantes, i siendo ocho la mayoría absoluta, se obtuvo el siguiente resultado:

PARA PRESIDENTE

Por el señor Ochagavía.....	11	votos
Por el señor Aldunate.....	1	»
En blanco.....	2	»

Total..... 14 votos

PARA VICE-PRESIDENTE

Por el señor Letelier.....	12	votos
Por el señor Montenegro..	1	»
En blanco.....	1	»

Total..... 14 votos

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Queda, en consecuencia, elejida la Mesa actual.

Preferencia

El señor **Mackenna**.—Ruego a la Honorable Senado que tenga a bien discutir sobre

tabla un proyecto que ha venido despachado de la Honorable Cámara de Diputados, que tiene por objeto autorizar al Gobierno para invertir cierta suma de dinero en el transporte i alimentación a los obreros desocupados.

La Cámara de Diputados ha elevado el monto de la autorización en doscientos mil pesos, atendiendo a circunstancias especiales que existen en Santiago i otras provincias centrales del país. Hai aquí cerca de mil quinientas familias de empleados cesantes, fiscales i particulares, que están absolutamente sin recursos, i casi podría decirse sin hogar, porque constantemente se ven casos de familias que son lanzadas de las casas que habitan por no tener como cubrir los cánones de arriendo.

Hai una asociación de señoras que con mui buena voluntad busca la manera de socorrer a estas familias, con recursos privados; pero la situación se empeora cada día i ya se necesita verdaderamente acudir a los recursos fiscales.

Este fué el móvil que tuvo la Honorable Cámara de Diputados para aumentar el monto de la autorización.

Por estas razones, ruego al Honorable Senado se sirva aceptar la modificación introducida por la otra Cámara en el proyecto en discusión.

El señor **Burgos**.—He pedido la palabra para tratar del mismo asunto a que se ha referido el honorable Senador de Coquimbo.

He tenido ocasion de mirar de cerca este asunto i estoi empapado en la necesidad de suministrar recursos fiscales que vengan a cooperar a la obra que hasta hoi se ha hecho con recursos privados, adelantándonos un poco, a fin de evitar los males sociales que pudieran sobrevenir.

El honorable Senador que deja la palabra ha dicho que atiende este negocio una asociación de señoras, pero ha olvidado decir Su Señoría que al frente de esa comision está el señor Intendente de la provincia, que ha tomado una parte mui principal en este asunto. Hago este recuerdo para reforzar el argumento del señor Senador por Coquimbo.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—¿La indicación del honorable Senador de Coquimbo es para que este asunto sea tratado en el primer lugar de la tabla de fácil despacho?

El señor **Mackenna**.—Sí, señor Presidente.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Si no hai inconveniente por parte del Senado, así se hará.

Acordado.

Se va a dar lectura al proyecto modificado por la otra Cámara.

El señor **Secretario**.—Dice así:

«Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República para invertir hasta la cantidad de setecientos mil pesos en atender al pago de transporte i alimento de obreros desocupados i sus familias i a las demas necesidades relacionadas con la paralización de las faenas industriales».

La modificación consiste en aumentar a setecientos mil pesos la suma de quinientos mil que habia aprobado el Honorable Senado.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Ofrezco la palabra.

Si no se hace observación, se dará por aprobada la modificación.

El señor **Walker Martínez**.—Con mi voto en contra, señor Presidente.

El señor **Claro Solar**.—I con el mio tambien.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Aprobada con el voto en contra de los honorables Senadores por Santiago i por Aconcagua.

Reforma municipal

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Corresponde ocuparse de las modificaciones hechas por el Senado i que han sido desechadas por la Cámara de Diputados en el proyecto de reforma de la lei municipal.

El señor **Secretario**.—La segunda de las modificaciones que han sido desechadas por la Cámara de Diputados se refiere al inciso 4.º del artículo 13 del proyecto de la Cámara de Diputados, que corresponde al inciso 3.º del artículo 3.º aprobado por el Senado.

El oficio de la otra Cámara dice a este respecto:

«Se ha aprobado el inciso 3.º que corresponde al 4.º del artículo 13 de la Cámara de Diputados, con escepcion de la frase siguiente, que ha sido desechada: «Todas estas obras pasaran a ser propiedad municipal desde que se entreguen al servicio.»

El inciso aprobado por el Senado decia:

«El dueño del terreno estará obligado a pavimentar a su costa i en la forma que determine la Municipalidad, las nuevas calles i sus aceras, las avenidas i plazas; a instalar el servicio de alumbrado público que la misma ordene; a dotar al barrio de las instalaciones requeridas para los servicios de agua potable i desagües hijiénicos. Todas estas obras pasaran a ser de propiedad municipal desde que se entreguen al servicio. La Municipalidad podrá exigir el establecimiento de alantarillado en las ciudades en que este servicio exista. En es-

te caso, el dueño del terreno, si el terreno fuere regado, deberá ceder a beneficio de la Municipalidad la dotacion de agua corriente necesaria para abastecerlo.»

El señor **Ochagavía** (Presidente).—En discusion si el Senado insiste en su anterior acuerdo, es decir, si mantiene la frase suprimida.

El señor **Claro Solar**.—La disposicion introducida por la Cámara de Senadores en esta parte tiende a dejar establecido que las instalaciones requeridas para el servicio de agua potable i desagües hijiénicos i para el servicio de alumbrado público en las calles, avenidas i plazas pasarán a ser de propiedad municipal desde que se entreguen al servicio.

Esta es la modificacion que la Cámara de Diputados ha rechazado.

Creo que la disposicion, tal como está en el proyecto del Senado, consulta los verdaderos intereses de la ciudad.

No es posible que el dueño del terreno que se obliga a pavimentar a su costa el frente determinado por la Municipalidad en las calles, avenidas i plazas, vaya a conservar la propiedad de las calles o plazas, de las cañerías i demas accesorios para instalar el servicio de agua i de alumbrado. Evidentemente, estas instalaciones tienen que ser entregadas a la ciudad. No se concebiría la injerencia de las municipalidades en el cuidado de las calles i plazas si su dominio quedara entregado a los particulares.

Así, me parece que la disposicion de la Cámara de Senadores, que establece que estas obras pasarán a ser propiedad municipal, o mas propiamente, bienes comunales, está dentro del espíritu de la lei.

Por mi parte, votaré, pues, en contra de la modificacion introducida por la Cámara de Diputados.

El señor **Ochagavía** (Presidente). — Cerrado el debate.

Se va a votar si se insiste o no en la modificacion introducida por el Honorable Senado, i que ha sido desechada por la Cámara de Diputados.

Practicada la votacion, resultó la afirmativa por unanimidad de votos.

Al votar:

El señor **Balmaceda**.—Sí, porque los particulares no pueden ser dueños de las calles públicas.

El señor **Secretario**.—Dice en seguida el oficio de la Cámara de Diputados:

«El artículo 9.º ha sido desechado, manteniéndose en su reemplazo el siguiente artícu-

lo que figuraba como transitorio en el proyecto de la Cámara de Diputados:

«Art. ... El Presidente de la República fijará, por medio de un decreto, los límites de la parte urbana de las ciudades de Santiago i Valparaiso».

El señor **Ochagavía** (Presidente).—En discusion si el Senado insiste en el artículo que habia aprobado.

El señor **Claro Solar**.—Segun el artículo 25 de la lei vijente, corresponde a las municipalidades fijar los límites urbanos de las poblaciones i determinar las condiciones en que las calles pueden entregarse al uso público.

Esta es una atribucion que la lei orgánica da a las municipalidades.

La modificacion introducida por el Senado importa quitar esta atribucion a las municipalidades de las cabeceras de provincias, estableciendo que los límites de las capitales de provincia serán fijados por el Presidente de la República. La Cámara de Diputados limita esta atribucion del Presidente de la República solo a las ciudades de Santiago i Valparaiso. El motivo que la otra Cámara ha tenido para insistir en esta parte en la disposicion que habia aprobado, ha sido, seguramente, porque no ha creído que era de tanta necesidad modificar la lei orgánica respecto a las demas cabeceras de provincia, i que esto solo se imponia en Santiago i Valparaiso.

Creo, por mi parte, que la razon que ha habido para modificar la lei orgánica de municipalidades respecto de Santiago i Valparaiso, en realidad es aplicable a todas las demas ciudades de la República.

Si se ha creído que las municipalidades no han hecho uso conveniente de esta atribucion, de manera que en la práctica hayan resultado perjuicios para la viabilidad en ciertas ciudades o para el crecimiento de las poblaciones, lo natural habria sido modificar la lei en absoluto i dar esta atribucion a otros poderes públicos. Pero, yo no creo que haya sido motivo suficiente para modificar la lei orgánica en esta parte, el que no se haya hecho uso prudente de esta atribucion en Santiago i en Valparaiso.

Así, si hubiera sido ahora la oportunidad de discutir esta disposicion en sí misma, yo me habria opuesto a ella, porque no veo razon para quitarles a las municipalidades, a las cuales está confiada por la Constitucion Política el gobierno inmediata de las comunas, una de las atribuciones que tienden a reglamentar la administracion de los servicios en las ciudades.

Pero, como esto ya no se puede hacer, porque estamos revisando modificaciones de un proyecto ya aprobado, por mi parte creo que

no debemos insistir en la modificación. Yo habría sido de opinión de rechazar en absoluto el artículo orijinal de la Cámara de Diputados, a fin de no conferir esta atribución al Presidente de la República, porque considero que ella corresponde a los municipios; pero, ya que se ha querido corregir ciertos abusos o negligencias, límitese siquiera la disposición a Santiago i Valparaíso.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Cerrado el debate.

Se va a votar si el Senado insiste o no en la redacción que le dió a este artículo.

Practicada la votación, resultaron trece votos por la afirmativa i tres por la negativa.

En consecuencia, se acordó insistir.

El señor **Urrejola**.—Ya ha pasado el cuarto de hora, señor Presidente.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Tiene razón Su Señoría.

Quedará pendiente este negocio para la sesión de mañana.

Preferencias

El señor **Edwards** (Ministro de Hacienda).—En sesiones pasadas hice indicación para que se anunciara, para ser discutido en el cuarto de hora destinado a asuntos de fácil despacho, el proyecto sobre contribución de herencias. Pero como esa indicación ha presentado algunas dificultades, me permito formular ahora otra con el objeto de que se acuerde discutir ese proyecto los días juéves i viernes, a continuación del de regadío.

Es indispensable que la Cámara se pronuncie sobre los nuevos subsidios que el Gobierno necesita para atender a la situación por que atraviesa el Erario; i de todas las nuevas leyes de contribuciones es ésta la que suscita menos resistencia.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Debo hacer presente al señor Ministro que el proyecto a que Su Señoría se refiere figura casi a continuación del de regadío. Solo hai de por medio un proyecto cuya aprobación demandará mui poco tiempo; es el proyecto relativo a declarar que se consideran como uno solo dos ítem que consultan fondos para jornales de los ferrocarriles en explotación en las partidas 10 i 14 del presupuesto respectivo.

De tal manera que no valdria la pena votar la indicación de Su Señoría.

El señor **Garces** (Ministro de Ferrocarriles).—Me permito formular indicación para que se discuta sobre tabla el proyecto que concede fondos para la explotación del ferrocarril longitudinal, que ha sido aprobado ya

por la Honorable Cámara de Diputados. Es sumamente urgente el despacho de este proyecto, porque el sindicato Howard ha abandonado la explotación, i es indispensable, por lo tanto, disponer de fondos para que pueda continuarla el Estado por su cuenta. De otra manera quedará paralizado quién sabe por cuánto tiempo el tráfico en este ferrocarril.

La suma que el Gobierno solicita para este efecto asciende a setecientos mil pesos, oro de dieciocho peniques.

El señor **Urrejola**.—Creo que sería preferible, a fin de facilitar el despacho del proyecto a que se refiere el señor Ministro, esperar que fuera impreso, a fin de que podamos conocer sus detalles i antecedentes, porque, por mi parte, no sé siquiera si viene de la Cámara de Diputados o si tendrá oríjen en el Senado.

El señor **Garces** (Ministro de Ferrocarriles).—Hai verdadera urgencia en solucionar este asunto, señor Senador, porque mientras no sea despachado no se podrá restablecer el tráfico en el ferrocarril. El proyecto, como he dicho, ha sido ya aprobado por la Cámara de Diputados.

El señor **Yáñez**.—Ha sido incluido en la convocatoria el proyecto presentado por algunos señores Senadores, relativo a conceder un abono de servicios al Ministro de la Corte Suprema, señor don Gabriel Palma Guzman; además, ha sido informado por la Comisión de Constitución, Lejislación i Justicia i por la Comisión Revisora de Peticiones.

Me atrevo a hacer indicación para que se destinen los últimos diez minutos de la segunda hora a la consideración de este asunto.

El señor **Rivera**.—Por mi parte, formulo también indicación para que, en el caso de que se acuerde preferencia al proyecto relativo al señor Palma Guzman, como ha propuesto el honorable Senador por Valdivia, se tome en consideración, al mismo tiempo, el mensaje sobre jubilación de tres empleados de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, que quedaron cesantes con motivo de la reorganización del servicio. Este proyecto estuvo en tabla en los sesiones ordinarias últimas i aun en las extraordinarias del año pasado, i entiendo que ha sido incluido en la convocatoria por resolución del propio Gobierno.

Tarifas de los ferrocarriles

El señor **Garces** (Ministro de Ferrocarriles).—En días pasados prometí al honorable Senador por Ñuble, señor Urrejola, contestar las observaciones que formuló Su Señoría so-

bre el alza de tarifas en los ferrocarriles del Estado.

Cumpliendo esta promesa, voi a hacerme cargo de las observaciones del honorable Senador en la forma mas breve que me sea posible.

Las observaciones del señor Senador por Ñuble sobre las tarifas aprobadas con fecha 5 de agosto próximo pasado, se refieren a los siguientes puntos:

- 1.º Distincion que se hace en la clasificacion de la carga entre artículos extranjeros i nacionales;
- 2.º Aumento de un tanto por ciento jeneral en las tarifas; i
- 3.º Fletes de la harina i del trigo.

I.—DISTINCION ENTRE TRASPORTES DE ARTICULOS NACIONALES I ESTRANJEROS

La clasificacion de carga que entró a rejir el 10 de noviembre pasado contiene los siguientes artículos, para los cuales se ha hecho una diferencia basada en la procedencia de ellos, i son:

a) Tabaco extranjero.....	1.ª clase
b) Tabaco nacional.....	5.ª »
c) Cigarros i cigarrillos extranjeros	1.ª »
d) Cigarros i cigarrillos nacionales...	4.ª »
e) Duelas nacionales.....	6.ª »
f) Duelas extranjeras.....	5.ª »

La sola enumeracion de estos artículos indica que la Empresa mantuvo su rol dentro de los límites de una industria de transporte i solo aparentemente aparece que ella hubiese invalidado el campo reservado a la política comercial o industrial del país.

En efecto, la razón determinante de estas diferencias de clasificacion no es la procedencia, sino el criterio jeneral adoptado de tender a una clasificacion subordinada al valor real de los artículos. En otros términos, no obedece al distinto orijen de produccion sino a su distinto valor, la clasificacion diversa asignada a los artículos citados. Así, pues, si se ha dicho tabaco nacional i tabaco extranjero, por ejemplo, no ha sido porque el uno sea nacional i el otro extranjero, sino porque el precio del primero es considerablemente inferior al del segundo. El tabaco nacional vale treinta pesos los cien kilogramos; en cambio, el tabaco extranjero vale de un mil novecientos a dos mil quinientos pesos los cien kilogramos. Asimismo, las duelas nacionales valen cuarenta i cinco a cincuenta centavos cada una, i las extranjeras dos pesos cincuenta centavos cada una.

Por otra parte, ha sido la práctica constante en el país, desde que existen los ferrocarriles, la de gravar con fletes mas subidos a los artículos extranjeros que los similares nacionales, escepcion hecha durante la administracion del Excelentísimo señor Montt, quien estimaba que la mercadería extranjera se nacionalizaba una vez que pasaba por las aduanas i que, por consiguiente, debia aplicarse un criterio igual a los artículos nacionales i a los extranjeros. Pero no es posible que subsista este criterio, por las razones que ya he dado a la Honorable Cámara.

En cuanto al aumento de cierto tanto por ciento jeneral que han sufrido las tarifas, debo manifestar al Honorable Senado que eso se debe a una razón de carácter jeneral i otra especial.

Sabe el Honorable Senado que la lei de ferrocarriles que se dictó últimamente obliga a aquella Empresa a costearse los gastos con sus entradas. Con este motivo, la Empresa ha tomado distintas determinaciones para cumplir los propósitos de la lei; por ejemplo, ha disminuido considerablemente el personal contratado i ha subido las tarifas. Si se hubieran mantenido las antiguas tarifas, el Consejo no habria podido cumplir los propósitos de la lei.

II.—AUMENTO DE UN TANTO POR CIENTO JENERAL EN TODOS LOS FLETES

La práctica seguida en el año 1911 mantuvo a la Empresa en la situacion de penuria en que hasta ahora se ha encontrado, i de la cual no se podia salir sin modificar enteramente un sistema de curvas de flete que no obedece a ningun principio racional.

En efecto, las curvas de fletes existentes antes del 10 de este mes presentaban dos defectos, que hacian ruinoso la aplicacion de ellas mientras se mantuvieran sus características jenerales.

Los defectos que ellas tenian se referian a la forma de la curva de los fletes i a los valores de éstos para los trasportes de 6.ª i 7.ª clase, que no alcanzaban a pagar su costo de transporte.

Los fletes dados por estas curvas son casi lineales para distancias comprendidas entre 0 i la distancia media de transporte de todos estos artículos, o sea, de ciento cincuenta a doscientos kilómetros. En cambio, para las grandes distancias, de quinientos a mil kilómetros, los fletes por recorridos que difieren en ciento, mil doscientos u otros tantos kilómetros son casi los mismos; de modo que la escasa diferencia no cu-

bre los gastos directos de traccion en esos recorridos.

Los resultados de este estado de cosas eran, en primer lugar, que las tarifas no tendian a incrementar los trasportes para distancias comprendidas entre doscientos i setecientos kilómetros; en cambio, incitaban fuertemente los trasportes a distancias pequeñas i en distancias superiores a setecientos kilómetros.

Ahora bien, el recorrido medio de la carga varia entre ciento cincuenta i doscientos kilómetros, i si para esta distancia los fletes no consultan valores que cubran los gastos de la Empresa, se puede asegurar que no habrá administracion posible que pueda sostenerse. Las tarifas del año 1911 tenían este defecto, agravado con el que consistia en efectuar para los trasportes a largas distancias recorridos que no cubrian los gastos directos de traccion.

Ante este vicio fundamental de las tarifas precedentes, vicio que fué agravado con el recargo jeneral de treinta por ciento i despues de veinte por ciento en todos los fletes, no es extraño que el Honorable Consejo de los Ferrocarriles decidiera cambiar una curva de fletes que no satisfacía ninguna de las condiciones que caracterizan un sistema de tarifas diferenciales.

El cambio de las curvas de fletes tuvo por consecuencia elevar todos los fletes en las distancias inferiores a doscientos kilómetros, reduciéndolos o igualándolos a los antiguos para las cinco primeras clases, en distancias comprendidas entre doscientos i setecientos kilómetros.

El alza de fletes para distancias hasta de doscientos kilómetros no constituye un gravámen para los trasportes en la misma forma que lo habria constituido una elevacion análoga para las grandes distancias. Esta primera modificacion colocaba a la Empresa en el camino de costear sus gastos, i ella habria bastado, si ademas las tarifas vijentes hasta el 10 de noviembre no contuvieran aun otro error de consecuencias mas funestas que el anterior.

Este error se refiere a que la Empresa efectuaba trasportes que no cubrian los gastos que ellos demandaban.

En efecto, los artículos clasificados en la sexta i sétima clase i que forman cerca del ochenta por ciento del total de los trasportes de la Empresa, tenían un flete unitario de transporte inferior al precio de costo. Esta situacion no podia prolongarse, no podia honradamente mantenerse, ni podia justificarse culpando únicamente una administracion de-

sordenada. Era necesario abordar el problema i colocar de una vez a la Empresa en la situacion de cualquier industria que quiere subsistir.

Nadie sostiene ahora que una Empresa de transporte debe ejecutar sus servicios aun con precios inferiores a los gastos en que ella incurra, pues se ha debido terminar por reconocer universalmente que todo servicio que se ejecute por un valor inferior al precio de costo reporta al interesado una economía que es completamente despreciable comparada con la pérdida inflijida a la economía nacional.

Por lo demas, si se comparan las actuales tarifas con las antiguas, se verá que si no se toma en cuenta el recargo del cambio, en largas distancias son inferiores las tarifas actuales a las anteriores. De manera que en tiempo no lejano, si mejora un poco la situacion económica, las tarifas actuales serán mas protectionistas de las industrias que las antiguas, serán mas lógicas i convenientes.

III.—FLETES DE LA HARINA I TRIGO

En cuanto al otro punto que ha tocado el señor Senador, debo decir que el problema del transporte de las harinas es mucho mas complicado que cualquiera otro. En efecto, hai que tomar en cuenta muchos factores que se relacionan con esa cuestion. Desde luego, i como tesis jeneral, hai que tomar en cuenta la conveniencia jeneral, o sea, que los molineros de una parte del territorio se beneficien sin perjudicar a los demas; las tarifas deben procurar que los molineros del sur i los del centro del pais queden en condiciones iguales. Para esto hai que tomar en cuenta muchas circunstancias: en primer lugar, la naturaleza misma del trigo, que no tiene un mismo precio en el centro que en el sur del pais; en seguida, el costo de la obra de mano en la elaboracion de dicho cereal. Hai que tomar en cuenta tambien las vías de comunicacion que tengan, pues es natural que tratándose de un artículo como éste, que no tiene un precio mui elevado, se precure darle salida al mar; esa es la salida lógica que debe tener.

El señor **Urrejola**.—Cuando haya pueros. Por ahora hai que tomar el mundo tal como es.

El señor **Garces** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Desde luego debemos tomar en cuenta este dato: en el sur del pais el trigo i la mano de obra de su elaboracion son mas baratos que en el centro i mucho mas, todavía, que en el norte.

Hoi por hoi, no sabria yo si se deben mo-

dificar las tarifas de los ferrocarriles en lo que se relacionan con las harinas. He recibido presentaciones de los molineros del centro i del sur del pais. Los primeros se manifiestan mui satisfechos con el alza de las tarifas, pues eso les permite entrar a competir con los molineros del sur.

Repito que este es un problema mui vasto, que no puede abordarse i resolverse de la noche a la mañana. El Gobierno i la Empresa lo estudiarán con detenimiento i procurarán que, en todo caso, queden en igualdad de condiciones los molineros de todo el pais.

El señor **Urrejola**.—Como tendré que dar algun desarrollo a mis observaciones al replicar al señor Ministro, me reservo para hacerlo mañana, en vista de que faltan pocos minutos para que termine la primera hora i de que hai interes en que se despache el proyecto para el cual ha pedido preferencia Su Señoría.

Acuerdos

El señor **Ochagavía** (Presidente).—No sé si el honorable Ministro de Ferrocarriles aceptaria que el proyecto, para el cual ha pedido preferencia, se tratara en la sesion de mañana, entre los asuntos de fácil despacho, por haber trascurrido ya la primera hora de la sesion.

El señor **Urrejola**.—No se sabe qué desarrollo pueda tener la discusion del proyecto; así es que convendria mas que se tratara en la segunda hora de la sesion de hoi.

El señor **Garces** (Ministro de Ferrocarriles).—Por mi parte estoi a disposicion del Honorable Senado.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Si no hai inconveniente, se tratará de este negocio en la segunda hora de la presente sesion.

Acordado.

La indicacion del señor Senador de Valdivia, ampliada por el señor Senador de Valparaiso, no ha merecido observacion i se podria dar por aprobada.

El señor **Rivera**.—Convendria acordar un cuarto de hora en lugar de diez minutos, señor Presidente.

El señor **Ochagavía**.—Aprobada la indicacion en esta última forma.

Como ya a dar la hora, se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Esplotacion del Lonjitudinal

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

Conforme al acuerdo adoptado a primera hora, corresponde tratar del proyecto de la Honorable Cámara de Diputados que destina fondos para la Esplotacion del Lonjitudinal.

El señor **Secretario**.—El proyecto dice así:

«Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para tomar a su cargo la esplotacion del ferrocarril lonjitudinal, seccion sur, a partir desde el 8 de noviembre del presente año i para que invierta hasta la cantidad de quinientos mil pesos en conceder una subvencion a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado a fin de que atienda a los mayores gastos que demande con relacion a las entradas, la instalacion del servicio i la esplotacion del ferrocarril, i la de cien mil pesos oro de dieciocho peniques en la adquisicion de los materiales que sean necesarios».

El señor **Lazcano**.—Desearia saber del señor Ministro qué se entiende en este proyecto por la espresion «seccion sur». Cuando se dictó la lei de diciembre de 1906, se dividió este ferrocarril en tres secciones: la primera de Cabildo a Pueblo Hundido, la segunda de Pueblo Hundido a Lagunas i la tercera de Lagunas a Arica. Mi pregunta es si la espresion «seccion sur» se refiere a esta parte que está entre Cabildo i Pueblo Hundido. Otra pregunta que deseaba dirijir al señor Ministro es si al recibir el Gobierno la administracion del ferrocarril se han establecido en debida forma las responsabilidades de la Empresa, relativas al cumplimiento del contrato que celebre con el Supremo Gobierno. He oido rumores, que no sé si sean infundados, de que esta Empresa constructora del Lonjitudinal ha hecho ese ferrocarril en forma deficiente. No quiero referirme a las cremalleras que se han hecho en todas partes para evitar los grandes túneles i que dificultan i perjudican gravemente la esplotacion del ferrocarril, porque este es un hecho consumado aunque mui sensible, sino que queria saber si cuenta con todas las condiciones que debe tener un ferrocarril para que sea esplotable; si ántes de recibirlo se ha hecho revisar por ingenieros a fin de que hubieran hecho notar todas las faltas que pudiera tener la construccion de la línea.

Naturalmente, mis observaciones no van encaminadas a detener este proyecto, sino a defender los intereses fiscales, i, en este propósito, me parece que seria conveniente que el señor Ministro, en caso de no tener noticias sobre el punto que acabo de señalar, se preocupe de hacer las averiguaciones del caso i de establecer la responsabilidad de la Empresa constructora.

El señor **Garces** (Ministro de Ferrocarriles).— Empezaré por decir que se entiende por ferrocarril longitudinal toda la parte construida de Cabildo al norte, i las dos secciones construidas por el sindicato Howard han sido recibidas provisionalmente por el Gobierno.

El mensaje de que se trata fué presentado el 22 de julio del presente año, pidiendo los fondos necesarios, porque el sindicato Howard manifestó que no podia continuar con la explotación.

Posteriormente se celebraron algunas conferencias entre el Gobierno i el Sindicato, con el objeto de hacer ciertos arreglos relativos a la explotación del ferrocarril.

El Sindicato cobraba un millon quinientas mil libras por gastos de construcción. Esta suma fué reduciéndose poco a poco en las diversas conferencias, hasta que llegó a ser fijada en ciento diez mil libras.

Los demas arreglos jenerales pueden resumirse en la siguiente forma: Se le daba al Sindicato un millon de libras para construir estaciones, establecer aguadas i comprar los materiales necesarios para el ferrocarril. Para gastos de explotación se entregaba al Sindicato la suma de cincuenta mil libras durante diez años, tomando en cuenta las pérdidas que, segun el Sindicato, habria durante ese primer tiempo.

Ultimamente, el Sindicato pasó una nota al Gobierno manifestándole que sus comitentes en Europa no podian aceptar los arreglos en la forma en que se habian llevado a cabo. En esa nota formulaba varios medios para solucionar la situacion, entre otros la peticion de un crédito por ciento sesenta i dos mil libras; pero el Gobierno se negó a otorgárselo, fundado en que no habia lei que lo autorizase para ello.

En esta virtud, el Sindicato manifestó al Gobierno que paralizaria la explotación del ferrocarril i, en efecto, así lo hizo el 3 de noviembre.

La razon por qué el Sindicato paralizó la explotación, fué la falta de dinero. Con motivo de la crisis económica, el crédito que tenia fué mui restringido, i, ademas, las cincuenta mil libras que le daba el Gobierno anualmente no eran en dinero efectivo sino en bonos.

De manera, señor Presidente, que nos encontramos con que desde el 8 de noviembre el ferrocarril está paralizado i el Gobierno ha creído conveniente tomar a su cargo la explotación provisoria.

Como esta situacion provisoria no cierra la puerta para futuros arreglos, si mas tarde el Sindicato se encuentra en situacion de prose-

guir por su cuenta la explotación no habria inconveniente alguno para que así se hiciera, siempre que se vea que la Empresa de los Ferrocarriles no puede o no le conviene atender ese servicio.

La suma se ha calculado en atencion a las siguientes facturas:

Los gastos de explotación de un semestre, del primer semestre, diremos, alcanzan a un millon trescientos sesenta i cinco mil pesos, moneda corriente, i las entradas solo a cuatrocientos ochenta i siete; hai, pues, una pérdida de ochocientos ochenta i ocho mil pesos.

Esto es segun las cuentas del Sindicato. Pero, segun la cuenta presentada por los interventores, los gastos son inferiores. Se descompondrian así:

Gastos del semestre: novecientos ochenta i seis mil ochocientos pesos; entradas: quinientos veintitres mil ochocientos pesos; pérdidas: cuatrocientos sesenta i tres mil pesos.

Se ve, pues, que la diferencia es casi el doble, i proviene, entre otras causas, de que el Sindicato ha cargado a los gastos los honorarios del jerente i de los consejeros, los sueldos del personal de la administracion i las consultas de abogados, todos los cuales no son gastos de explotación.

Igual cosa ocurre con los gastos de construcción, entre los cuales figuran, aparte de honorarios i otros, el importe de una corona fúnebre para la tumba del Excelentísimo señor Montt.

Partiendo de esta base se ha calculado que el gasto mensual de explotación seria de trescientos treinta i tres mil pesos, moneda corriente.

Debo manifestar tambien que el Gobierno, con el propósito de hacer economías i de atender debidamente el servicio, va a contratar el personal del Sindicato, en el cual cada empleado hace el servicio de dos o tres hombres, i está especialmente preparado para atender la explotación de la línea en las partes donde hai cremalleras.

Debo agregar todavia que se ha nombrado una comision compuesta de tres empleados del Ministerio de Ferrocarriles i de otros tres de la Direccion de los Ferrocarriles para que visite la línea e informe al Gobierno sobre el estado en que se encuentra i sobre la forma en que se podria hacer la explotación provisionalmente i tambien sobre la manera de hacerla en forma definitiva.

El señor **Lazcano**.— Ante todo agradezco al señor Ministro la explicacion que ha tenido la bondad de dar.

Hai que declarar que, en realidad, es este un

asunto bien desgraciado. Nos dice el señor Ministro que la empresa constructora hace cargos al Gobierno por valor de mas de un millon de libras. Yo no sé cómo podrian justificarse estos cargos, i seria de desear que el Gobierno defendiera los intereses fiscales con el celo i la enerjia que el caso requiere.

Desde luego salta a la vista un antecedente que conviene recordar: segun los estudios hechos, el gasto máximo que importaria la construccion del ferrocarril de Cabillo a Arica seria de siete millones quinientas mil libras, suma que ascendió la autorizacion concedida por el Congreso. Pues bien, si no estoi en un error, tan solo en la construccion de las dos terceras partes se ha gastado esa cantidad, i todavía la Empresa constructora hace cargos al Gobierno por valor de un millon de libras mas.

En seguida la Empresa debia hacerse cargo de la explotacion del ferrocarril i pagar con el producto de ella los intereses de la enorme deuda que el Estado ha tomado a su cargo.

Ahora todas estas expectativas caen por tierra i vamos a libertar a la Empresa constructora de las responsabilidades que el contrato le impone; ademas, lo que es mas grave aun, el Estado va a tomar a su cargo la explotacion de la línea, agravando enormemente el problema de la administracion de los ferrocarriles de Valparaiso al sur. Sabido es que los ferrocarriles del Estado importan a la nacion un gravámen considerable, i si a esto se agrega la explotacion por cuenta fiscal del ferrocarril longitudinal, puede calcularse que en lo futuro pesará sobre el Fisco un gravámen anual de veinticinco o treinta millones de pesos. Todavía, como si esto no fuera bastante, como si esto no fuera aplastador para nuestras finanzas, la Empresa cobra al Gobierno la suma de un millon de libras.

Esto me alarma, señor Presidente. Por supuesto que no hago cargos a nadie, sino que me limito a deplorar lo ocurrido con el ferrocarril longitudinal, en lo cual todos tenemos una parte de responsabilidad, sin que pueda hacerse responsable a nadie en particular. Pero yo quisiera que, recojiendo la esperiencia que lo sucedido debe dejarnos, el Gobierno fuera en lo sucesivo mui celoso para defender los intereses fiscales i para evitar que se repitieran estos hechos, como tambien para hacer cumplir estrictamente a esta Empresa todas las obligaciones que el contrato le impone.

Por publicaciones de la prensa i por otros conductos he tenido conocimiento, como decia hace un momento, que el ferrocarril lonji-

tudinal en la seccion de Copiapó al norte no está concluido, i seria mui de desear que el Gobierno no recibiera definitivamente esa línea sino cuando esté completamente terminada. He oido decir que allí no hai mas que durmientes i rieles, i que, en consecuencia, aquella línea carece de las condiciones de todo ferrocarril terminado, i no está en situacion de ser puesto en explotacion. Sin embargo, hemos pagado por él siete millones quinientas mil libras esterlinas; i todavía el Fisco se encuentra bajo ese peso enorme de la reclamacion de la Empresa constructora de ese ferrocarril.

Repito que no deseo que se demore el despacho de este proyecto de lei, pues considero que el señor Ministro ha hecho bien en pedir los fondos necesarios para que no se paralice aquel servicio, por lo cual daré mi voto favorable a ese proyecto.

El señor Besa.—Desearia formarme una idea mas completa acerca de lo que significará este arreglo con el Sindicato Howard.

Tengo nocion mui clara del concepto que se tuvo al construir este ferrocarril longitudinal. Cuando se dictó la lei respectiva se aseguró aqui en el Congreso, por todos los que éramos partidarios de la obra, que ella no impondria gravámen alguno al Estado; el mensaje que proponia el proyecto de lei afirmaba lo mismo.

Este ferrocarril se construyó con bonos que tenian la garantía del Estado; pero un buen dia amanecimos—como se dice vulgarmente—con la nueva de que al respaldo de los bonos se habia puesto una declaracion puesta por el señor Ministro de Chile, en la cual se decia que dichos bonos eran garantizados por el Gobierno de Chile condicionalmente. Esos bonos no tenian las condiciones corrientes de los bonos del Estado; por el contrario formaban una escepcion, pues el Estado dijo a los tenedores de ellos que solo los garantizaba en caso de que se cumplieran las condiciones tales o cuales de la lei. ¡Desgraciados momentos fueron aquellos en que un Ministro tuvo la mala idea de acceder a la peticion del Sindicato Howard i puso su firma en los bonos! Esta es la causa de lo que ahora estamos presenciando. Si el Gobierno no hubiese puesto su firma en esos deventures (desventurados, como se llama aquí) estaríamos completamente seguros para exigir a la Compañía el cumplimiento de sus deberes; ahora tenemos un escollo, que hace de la buena fe con que siempre ha cumplido sus compromisos el Gobierno de Chile, escollo que proviene del alcance que tiene esa declaracion puesta

por el Ministro al respaldo de los bonos, en que se dice que el Gobierno garantiza los bonos siempre que se cumplan las condiciones tales o cuales.

Es una declaracion que la encuentro casuística, que induce a error a los tomadores de los bonos; pero, al mismo tiempo, compromete de una manera directa la garantía del Estado.

Como este caso no es el del ferrocarril trasandino, porque en aquella obra la garantía del Estado se estableció lisa i llanamente, la firma del Estado se puso en los bonos incondicionalmente; me gustaria saber si este arreglo producirá innovaciones, cualesquiera que ella sean, si da asidero a que los abogados de la Compañía digan despues que el contrato queda eliminado, que hubo un arreglo posterior, un cambio en los derechos recíprocos del Gobierno i del Sindicato.

Otro punto que desearia quedara esclarecido en esta cuestion es si se desiste el Sindicato, en virtud de este arreglo transitorio, de las reclamaciones que ha presentado hasta por la suma de un millon de libras esterlinas, reclamaciones que ha hecho por defectos en la construccion anterior, por no habersele entregado los ramales i por varias condiciones que establece el contrato i que, segun la Compañía, el Gobierno no ha cumplido. ¿Mantiene estas reclamaciones en toda su integridad, o las reduce? Porque seria condicion esencial que la Compañía se desistiera, por lo ménos, de lo que ha dicho el señor Ministro que debe desistirse, esto es, de reducir la reclamacion de un millon de libras esterlinas, a ciento diez mil libras esterlinas.

Aun mas, desearia que este contrato que se va a hacer ahora tuviera todas las formalidades necesarias, a fin de que no se venga despues con nuevas reclamaciones; porque estas sociedades que vienen aquí a esplotar ferrocarriles acaban siempre por convertirse en litigantes en contra del Gobierno; buscan buenos abogados, i comenzamos a sufrir las pretensiones de tales compañías, que se basan en la interpretacion de artículos de los contratos que han sido poco estudiados.

Ya lo vemos en este caso. El Sindicato se comprometió a esplotar el ferrocarril por su cuenta, sin erogacion ninguna del Gobierno; despues, apénas tomó posesion de la Empresa, vino la reclamacion por un millon de libras esterlinas. Se comprende que es una tentativa deshonesta, i uso la palabra mas suave que encuentro, la de querer arrancar al Gobierno, a título de una reclamacion

apreciada por el mismo Sindicato, la suma de veinte millones de pesos.

Pero ya que estamos en esta situacion de hecho, como decia el señor Senador por Curicó, afrontémosla a fin de que no se agrave mas. Por eso pregunto al señor Ministro si el Sindicato Howard reduce sus reclamaciones a la suma que indicó Su Señoría.

Hai otro punto que no he comprendido bien. El señor Ministro ha dicho que se trata de una i otra seccion del Lonjitudinal; sin embargo, la parte comprendida entre Pueblo Hundido i Lagunas (que, segun hemos visto, se prolongó hasta Pintados) no tiene nada que ver con el Sindicato Howard, porque fué construida por otro sindicato ingles.

¿Por qué se juntan ambas secciones ahora?

El señor **Garces** (Ministro de Ferrocarriles).—No se juntan, señor Senador.

El señor **Besa**.—Yo habia entendido eso.

El señor **Garces** (Ministro de Ferrocarriles).—Su Señoría se refiere a la seccion norte i el proyecto se refiere a la seccion sur.

El señor **Besa**.—Me parece que Su Señoría se refirió a las dos secciones.

El señor **Garces** (Ministro de Ferrocarriles).—Me referí a las dos secciones construidas por el Sindicato Howard.

El señor **Besa**.—No habia comprendido yo que Su Señoría se referia a las secciones de La Ligua a Copiapó i de Copiapó a Pueblo Hundido; creí que se referia tambien al Lonjitudinal ingles.

Mi pregunta se refiere a los siguientes puntos:

1) Hai novacion, pequeña o grande, en los derechos de cada parte?

2) Se desiste o reduce el monto de la reclamacion del Sindicato Howard, o se reserva dicho Sindicato el derecho de presentarla en toda la magnitud que ántes tenia?

3) En qué condicion estima el Gobierno que están los bonos?

Creo que no debemos dejar pasar en silencio este último punto, pues conviene abordar de una vez por todas esta cuestion del Lonjitudinal. El Gobierno de Chile está obligado a servir esa deuda aun cuando el Sindicato no cumpla sus obligaciones? ¿No se dijo espresamente, en todos los tonos, repetidas veces i subrayadas en el contrato, que el Gobierno de Chile no suscribiria esos bonos, o que no los pagaria en caso de que el Sindicato no cumpliera con sus condiciones?

Creo que seria conveniente traer ese contrato a conocimiento de las Cámaras, para que discutamos aquí esta cuestion, sin perjuicio de aprobar el proyecto de lei en debate. Se

trata de una deuda de siete millones de libras esterlinas que el Gobierno de Chile debe tomar mui en cuenta.

La última pregunta que deseaba hacer al señor Ministro era si va a recibir el Gobierno todo el ferrocarril o solamente la construccion de una parte de él i cuánto costará su terminacion en este caso. Cuando se trata de un negocio de tanta magnitud es necesario saber todos estos datos, que son mui interesantes.

El señor **Garces** (Ministro de Ferrocarriles).—La entrega del ferrocarril por parte del Sindicato Howard importa la violacion del contrato de mayo de 1903, porque el Sindicato se ha considerado impotente para hacer su explotacion.

El señor **Walker Martínez**.—¿Lo ha declarado así el Sindicato?

El señor **Garces** (Ministro de Ferrocarriles).—Ha dicho que no puede continuar la explotacion por falta de dinero, de manera que el Gobierno se ha encontrado frente a una situacion de hecho, la que ha sido necesario remediar a fin de que no se interrumpa el tráfico, lo que perjudicaria a las provincias del norte.

Esto no importa un nuevo contrato sino, como he dicho, la violacion que hace la Compañía del contrato a que me he referido, situacion mui conveniente, porque si mas tarde hubiera algun pleito con este Sindicato, lo que no espero, el Gobierno haria presente que el Sindicato no cumplió con su contrato.

Respecto de la pregunta sobre los bonos que me ha dirigido el honorable Senador por Maule, debo decir a Su Señoría que no tendré inconveniente en traer todos los antecedentes que, por otra parte, se van a publicar para que sean repartidos a los señores Senadores.

Seria mui interesante considerar esta cuestion bajo su aspecto legal i no tendré inconveniente, cuando llegue el caso, para decir cuál es el pensamiento del Gobierno en esta materia. Pero, en estos momentos, seria mui grave avanzar ideas, de manera que lo que debemos hacer, a mi juicio, es aprobar el proyecto presentado para tratar despues detenidamente esta materia.

Debo manifestar todavía que el Gobierno se ha recibido provisoriamente de este ferrocarril i que la Comision que se ha nombrado está encargada de recibirlo en condiciones conformes al contrato. Si la línea no está terminada se dejará constancia de ello, i si el Sindicato no ha cumplido con sus obligaciones, la Compañía se hará responsable i ejecutará las obras en conformidad a ese contrato.

Respecto a las reclamaciones, el señor Se-

nador podrá juzgar. He dicho que la Compañía reclamaba al principio un millon quinientas mil libras esterlinas i esas pretensiones se fueron reduciendo hasta quedar en ciento diez mil libras esterlinas.

Hai un contrato *ad referendum* en que se dice que el Gobierno debe entregar al Sindicato ciento diez mil libras esterlinas, contrato que está firmado por el Gobierno i el representante del Sindicato Howard.

El señor **Besa**.—¿I si ese contrato fuera repudiado en Lóndres?

El señor **Garces** (Ministro de Ferrocarriles).—Si ya está firmado, señor Senador.

Como digo, hai un proyecto de lei i el Congreso pesará la importancia que tiene este contrato *ad referendum* ya firmado. No sé cómo podria exigir el Sindicato medio millon de libras esterlinas, cuando sus pretensiones quedaron reducidas a ciento diez mil libras esterlinas.

El señor **Rivera**.—Creo que hai un punto que es necesario aclarar de una manera definitiva i categórica, señalado por el honorable Senador de Maule i acentuado por el honorable Senador de Santiago.

Este contrato, emanado de un decreto del mes de mayo de 1910, establecia lo siguiente:

«El precio de tres millones novecientas ochenta mil libras esterlinas i de cuarenta i seis mil libras esterlinas para la via de Santa Gracia, constituye un solo precio alzado de cuatro millones veintiseis mil libras esterlinas que se pagará garantizando el Estado a los contratistas una amortizacion acumulativa de dos por ciento anual i un interes de cinco por ciento sobre dicho precio alzado, todo en conformidad a lo establecido en la lei número 2,081, de 23 de enero de 1908».

A mi juicio, con una precipitacion que no estaba de acuerdo con la gravedad del contrato, se garantizaron estos bonos poniendo al respaldo la garantía del Gobierno de Chile. Esto significaba, honorable Presidente, una ventaja enorme para la Compañía que salia de los límites de la lei 2,081 de enero de 1908, porque este precio de siete i medio millones de libras esterlinas no estaba considerado como una responsabilidad para el Estado. El Estado contratava una obra por ese precio alzado i, naturalmente, scmetiéndose a este precio, los contratistas habian descontado las cantidades que tendrian que invertir en la colocacion de bonos i en contratar la adquisicion de capitales para realizar la obra.

El artículo 9.º dice:

«Los contratistas explotarán de su cuenta la línea con tarifas aprobadas por el Gobier-

no, que se fijarán en moneda nacional de oro, i que se regularán sobre la base de que el producto de la línea cubra los gastos de explotación i conservación i de que el servicio satisfaga las necesidades de cada localidad. El Gobierno podrá fiscalizar los gastos de explotación i conservación.

El Gobierno no responde por las pérdidas de explotación.

Los contratistas llevarán la contabilidad en el país, en castellano, i en la forma que el Gobierno determine, i presentarán balances semestrales el 30 de junio i el 31 de diciembre de cada año.

Todas las utilidades líquidas de la explotación de la línea se destinarán a reembolsar al Gobierno las sumas que por interés i amortización de siete por ciento anual pagará a los contratistas.

El exceso que quedare del producto líquido de la explotación, después de reembolsado el Gobierno del siete por ciento anual referido en el inciso precedente, se distribuirá por mitad entre el Gobierno i los contratistas.»

De manera, pues, que este artículo establecía de una manera permanente que la explotación debía quedar siempre radicada en mano de los contratistas.

Según las informaciones que se han publicado en la prensa resulta que los contratistas dicen que se les ha exigido no que hagan la explotación dentro del contrato sino fuera de él.

La experiencia que hemos recojido en esta clase de contratos ha sido muy dolorosa.

La Honorable Cámara sabe que hace tiempo se hizo un contrato con la North and South American Corporation C.^a, que nos costó muchos millones de pesos, que todavía entiendo estamos pagando, sin haberse tendido un riel, ni colocado un durmiente.

Por eso el punto que señalaba el honorable Senador de Maule i sobre el cual insistía el honorable Senador de Santiago, me parece que debe quedar muy bien aclarado por el Gobierno.

De este acto de que el Gobierno tome a su cargo la explotación del Ferrocarril Lonjitudinal ¿se van a derivar responsabilidades? El Gobierno dice que no. ¿Acepta la Compañía Constructora renunciar a perseguir la responsabilidad del Gobierno por la circunstancia de que éste le arrebató la explotación? Esta es para mí la cuestión capital.

El servicio del Lonjitudinal es muy útil i conveniente, i creo que debe dársele paso; pero no sé qué medidas haya tomado el Gobierno para prevenir la emergencia de que la

Compañía ocurra a los Tribunales de Justicia diciendo: «El Gobierno me ha quitado la explotación del Ferrocarril Lonjitudinal sin discutir las disposiciones del contrato que me favorecían para continuar en ella. Yo estaba dispuesto a seguir la explotación; pero el Gobierno me lo ha impedido i, por consiguiente, el Gobierno ha violado el contrato i me debe indemnización de perjuicios.

Ahora, respecto de la garantía de los bonos, creo que, dentro de los términos de la ley de 1908, no existe por parte del Gobierno la facultad de comprometer el crédito del Estado en esa forma. Dice el artículo 2.^o de la citada ley:

«El precio total de las obras no excederá de siete millones quinientas mil libras esterlinas i se pagará con una amortización acumulativa que no baje de un medio por ciento anual. Mientras no se cancele dicho precio, los contratistas explotarán de su cuenta las líneas férreas con tarifas aprobadas por el Gobierno i el Estado les garantiza un interés de cinco por ciento al año.»

Esta es una garantía que se da al contratista. El contratista sabe que los capitales van a tener un cinco por ciento de interés i un dos por ciento de amortización acumulativa; pero esto no significa que el Estado, a virtud de la nota puesta al respaldo de los bonos, sea fiador de esa obligación, por cuanto la firma del Estado ha sido estampada sin ley que la haya autorizado.

De manera que yo pido, como el honorable Senador de Maule, que aclaremos el asunto relativo a la garantía de los bonos i, sobre todo, cuidemos que de esta toma de la explotación del Lonjitudinal por parte del Fisco no vaya a resultar alguna resolución judicial en virtud de la cual el Gobierno tenga que pagar injentes sumas de dinero.

Sería conveniente que al tomar a su cargo la explotación, firmase el Gobierno un convenio con la Compañía, en el sentido de que ésta renunciase a los reclamos que pudiera interponer ante los Tribunales de Justicia.

El señor **Garces** (Ministro de Ferrocarriles).—Voi a referirme a una parte de la nota del Sindicato enviada al Ministerio en el mes de julio de 1914.

Ha dicho el honorable Senador de Valparaíso que es dudosa la responsabilidad que pudiera afectar al Gobierno o a la Compañía. Entre tanto, en esta nota el Sindicato se declara incompetente para seguir la explotación.

Voi a leer solo la parte pertinente.

«Se encuentran aun pendientes de la resolución del Supremo Gobierno las solicitudes

del Sindicato Howard para concesion de un crédito sobre las sumas que se le adeudan, i que permitiera salvar las dificultades financieras en que se encuentra el Sindicato, por la privacion, a causa de los acontecimientos de la guerra europea de los recursos que hasta el presente nos han sido suministrados para saldar las cuantiosas pérdidas que deja la explotacion del ferrocarril longitudinal, por hacerse hoi dia una explotacion no contemplada en el contrato, por cuanto las tarifas no cubren los gastos de explotacion i mantenimiento de la vía.

En nuestras comunicaciones de 12 i 21 del presente mes hemos representado al señor Ministro la situacion, por demas difícil, que atraviesa la Empresa por falta de esos recursos, i el peligro de que pudiera llegar al estremo, para todos perjudicial, de una paralización del movimiento de trenes.

Al mismo tiempo, comunicamos a nuestros mandantes que nuestras notas solicitando del señor Ministro un crédito sobre lo adeudado por el Gobierno, segun la liquidacion del contrato de 13 de mayo de 1910, efectuada por la Direccion de Obras Públicas, no habia merecido, hasta entónces, una acogida favorable».

Vienen en seguida las condiciones para la explotacion. I en seguida dice:

«En resúmen, nuestros mandantes están dispuestos, mientras se llega a un arreglo definitivo, a continuar con la explotacion del longitudinal, incluyendo los ramales, si así lo deseara el Gobierno, siempre que la explotacion no signifique una pérdida para el Sindicato, pues este último, despues de perder cerca de un millon de libras esterlinas en la construccion i explotacion del longitudinal, no puede continuar soportando las pérdidas actuales de una explotacion no contemplada en el contrato.

Mas, cualquiera de estas cuatro soluciones supone el otorgamiento del crédito por el saldo que arroja la liquidacion efectuada por la Direccion de Obras Públicas, del contrato de 13 de mayo de 1910.

Sin el otorgamiento de ese crédito i si no se arribare a un acuerdo, nos vemos en la necesidad de no continuar, en las condiciones actuales, la explotacion de la línea, desde el dia 8 de noviembre próximo».

De modo que dice terminantemente que se ve en la necesidad de no continuar la explotacion desde el dia 8 del presente.

El señor **Walker Martínez**.—¿Tiene a mano Su Señoría la contestacion del Gobierno?

El señor **Garces** (Ministro de Ferrocarriles).—Sí, señor. Dice así:

«El Ministerio de mi cargo se ha impuesto de la nota de ustedes de fecha 31 de octubre último, en la que proponen diversas soluciones para continuar con la explotacion del ferrocarril longitudinal, seccion sur, subordinando cada una de ellas al otorgamiento de un crédito por ciento sesenta i ocho mil seiscientas doce libras esterlinas, que concederia a ustedes el Fisco i correspondiente a la liquidacion del contrato de 13 de mayo de 1910 en la parte relativa a la construccion del ferrocarril Agregan ustedes que la situacion económica europea no les permite seguir con la explotacion del ferrocarril por falta de fondos, i, en consecuencia, se verán en la necesidad de paralizar todo tráfico el 8 del presente mes.

El Gobierno siente tener que manifestar a ustedes que no le es posible en el momento conceder a ustedes el crédito que solicitan, por cuanto, segun el convenio de liquidacion celebrado entre ustedes i el Director de Obras Públicas con fecha 19 de octubre, faltan aun obras por hacer, segun el contrato, por valor de cuarenta i siete mil seiscientos veintinueve pesos i suministros de material rodante por setenta i ocho mil quinientas setenta i siete libras esterlinas. Ademas, la Direccion de Obras Públicas estima que la Compañía que ustedes representan debe garantizar el rendimiento de las aguadas por un período de tiempo determinado, en lo que ustedes han estado de acuerdo, segun consta del mismo convenio. Tampoco se ha llegado hasta ahora a un arreglo entre el Gobierno i la Compañía para la liquidacion de las pérdidas que ésta dice haber tenido en el tiempo que ha explotado la línea, para los efectos del artículo 22 del contrato, de cuya aplicacion deberia hacerse uso en vista del propósito que ustedes manifiestan de paralizar el tráfico por falta de recursos de parte del Howard Syndicate.

El Gobierno lamenta que, por estas razones, no le sea posible en conformidad al contrato prestarle a la Compañía el auxilio que solicita i al mismo tiempo llama su atencion hácia las obligaciones que el contrato le impone, entre las que se comprende en primer término la explotacion del ferrocarril que el Gobierno, por su parte, no puede consentir que se paralice.

En este evento, debo participar a ustedes que, si como lo espresan en su recordada nota, se suspende el tráfico el dia mencionado, el Gobierno se verá en la necesidad de hacerlo por su cuenta, declinando toda responsabi-

lidad i haciendo pesar sobre la Compañía las que le corresponde en conformidad al expresado contrato».

El señor **Garces** (Ministro de Ferrocarriles).—Esta fué la contestacion del Gobierno.

El señor **Rivera**.—La lectura que acaba de oír el Honorable Senado robustece en absoluto mis temores.

El señor **Besa**.—Llama la atencion que el Sindicato Howard, en su nota al Gobierno, dice que no está obligado a soportar las pérdidas, siendo que el contrato dice que está obligado.

El señor **Rivera**.—He tomado copia de ciertas palabras a que ha dado lectura el señor Ministro, que dicen: El Sindicato Howard no puede continuar en la explotacion del Lonjitudinal porque hoi dia la explotacion está haciéndose en forma no contemplada en el contrato. Por consiguiente, el Gobierno debió decir al Sindicato que continuara la explotacion en la forma contemplada en el contrato.

Al aceptar el Gobierno la entrega de la explotacion de aquel ferrocarril, porque el Sindicato no puede hacerla en una forma no contemplada en el contrato, le da una base cierta i segura para entablar reclamacion.

Si el Sindicato no hubiera podido continuar la explotacion en la forma contemplada en el contrato, entónces sí que la situacion del Gobierno seria perfectamente clara; miéntras que hoi es absolutamente oscura. Pero creo que aun es tiempo de hacer lo que insinúo. Creo que el Gobierno, ántes de tomar a su cargo la explotacion del Lonjitudinal en las condiciones que se lo entrega la Compañía, debe exigir a ésta que haga la explotacion en la forma contemplada en el contrato.

No tengo por qué presumir que la Compañía desea eludir el cumplimiento de sus obligaciones; pero es preciso que se vea de una manera perfectamente clara que los acontecimientos europeos, que una fuerza mayor, impiden al Sindicato continuar la explotacion del Lonjitudinal dentro de los términos expresos del contrato, de manera que se pueda comprobar que el Gobierno toma a su cargo la explotacion por la escasez de recursos de aquella Compañía i por el cegamiento de las fuentes en donde se los procuraba para hacer la explotacion en la forma contemplada en el contrato.

Creo que el Fisco debe hacer cuanto este de su parte para evitar un pleito, pues hemos visto varios casos semejantes i es sabido que el Fisco no gana jamas sus juicios. En este asunto hai mucho dinero comprometido, i es preciso cerrar todas las válvulas que pueda

haber en este cambio de comunicaciones habido entre el Fisco i la Compañía. No es posible que el Gobierno tome a su cargo la explotacion sin mas antecedentes, dejando abierta una puerta que está enteramente en contra de los intereses de la República.

El señor **Besa**.—Ruego al señor Secretario se sirva dar lectura al proyecto, porque yo tendria talvez que proponer una modificacion.

El señor Secretario le da lectura.

El señor **Walker Martínez**.—¿De quién se va a adquirir el material de que habla el proyecto?

El señor **Garces** (Ministro de Ferrocarriles).—De la misma Empresa.

El señor **Besa**.—Como ve el Senado, la autorizacion que se da al Presidente de la República es simple i llana, para continuar la explotacion de la línea i para adquirir el material necesario. El proyecto no dice absolutamente que la autorizacion deba ejercitarse previo un contrato con la misma Empresa que deje a salvo la ulterior responsabilidad del Estado. Yo no soi versado ni mucho menos en materias legales, pero comprendo que el hecho de tomar el Estado a su cargo la explotacion produce novacion, aunque no se diga espresamente, i para que no la produjera seria necesario decirlo.

Por estas razones i por las que han expresado los señores Senadores, me parece que lo mejor seria dejar este asunto para la sesion próxima a fin de que el señor Ministro nos traiga una fórmula mas completa i obtenga alguna declaracion de la Empresa en el sentido de que esto no produce novacion ni de hecho ni de derecho, porque la verdad es que la correspondencia cambiada entre el Gobierno i la Empresa no compromete ni a uno ni a otra.

La verdad es que el asunto es demasiado grave para que sea despachado sin un detenido estudio. En mi concepto el proyecto debiera limitarse a conceder al Presidente de la República la autorizacion que se solicita con la condicion de que previamente se celebre con el Sindicato un contrato en que se declare que el hecho de tomar a su cargo el Estado la explotacion no produce novacion i ademas que la Empresa concrete su reclamacion a la cantidad que ha indicado el señor Ministro.

El señor **Garces** (Ministro de Ferrocarriles).—Pero el Gobierno no puede obligar a la Empresa a celebrar ningun contrato. Los contratos se celebran cuando las dos partes están de acuerdo en algo. Por otra parte Su Señoría comprende que nos encontramos en

una situacion de hecho, i es la relativa a si se paraliza o no el ferrocarril.

El señor **Besa**.—Por mi parte preferiria que se paralizara, ántes que el Gobierno se echara encima responsabilidades que pueden importarle un desembolso de millones de libras a título de reclamacion por el hecho de tomar el Estado a su cargo el ferrocarril *manu militari*, sin mas auto ni traslado. Yo considero que esto es sumamente grave, i que debemos meditar mucho ántes de tomar una resolucio[n] que puede acarrear al Fisco responsabilidades de mucha trascendencia.

Yo considero que el problema no es tan sencill[o] como le parece al señor Ministro, porque no es posible que porque la paralización del ferrocarril ocasiona daños mui graves, el Estado tome a su cargo la explotacion sin que la otra parte contratante se desista de reclamar judicialmente mas tarde los perjuicios que creyera conveniente.

Creo que bien vale la pena meditar mas este asunto.

El señor **Echenique**.—¿No seria mas conveniente dejar este proyecto para mañana, a fin de que el señor Ministro pueda traer todos los antecedentes?

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Advierto a la Cámara que ya es la hora de entrar a sesion secreta.

El señor **Walker Martínez**.—Permítame una sola observacion, señor Presidente, a fin de que el señor Ministro medite el punto hasta mañana.

Me parece que la forma del proyecto en discusion lleva al lejislador a un terreno que no le corresponde: el dictar por una lei resoluciones para que el Gobierno tome este ferrocarril, cuando esto no está ajustado a la verdad de los hechos. Habia un contrato al cual ha faltado la Compañía; entónces se presenta aquí una situacion que debe ser resuelta de una manera privada: o debe haber un trámite judicial o una resolucio[n] emanada del Gobierno.

Yo prefiero una redaccio[n] que corresponda a la verdad de las cosas.

El señor **Besa**.—Yo invito al señor Ministro a que nos traiga un contrato *ad referendum*, en la forma en que Su Señoría pueda obtenerlo del Sindicato.

El señor **Garces** (Ministro de Ferrocarriles).—Debo declarar que el Sindicato ha manifestado la mejor buena voluntad, ha puesto todos sus elementos a disposicio[n] del Gobierno i ha facilitado en todos sentidos la explotacion de este ferrocarril por cuenta del Estado.

De manera que se va a proceder de acuerdo con el Sindicato, porque él no quiere tampoco que se paralice el tráfico; pero esta entrega de la línea al Gobierno no cierra la puerta para un arreglo posterior.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Como ha llegado la hora de constituirnos en sesion secreta, continuará mañana la discusion de este proyecto.

Antes de entrar a sesion secreta hago presente que, de acuerdo con la prescripcio[n] reglamentaria, ayer ha quedado cerrada la discusion del proyecto de lei de presupuestos para 1915.

El señor **Walker Martínez**.—Yo no acepto esa declaracion, i mañana la discutiremos con calma.

El señor **Claro Solar**.—En esta forma no podemos hacer esa declaracion, porque no se han llenado las condiciones reglamentarias.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—El Senado resolverá lo que estime conveniente en la sesion de mañana; yo solo doi cumplimiento a lo que establece el Reglamento.

El señor **Walker Martínez**.—Yo observo el cumplimiento del Reglamento en esta forma.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Se va a constituir la Sala en sesion secreta.

Se constituyó la Sala en sesion secreta.

Sesion secreta

Constituida la Sala en sesion secreta, prestó su aprobacion al siguiente proyecto de lei, formulado en una mocion de los señores Senadores don Vicente Reyes i don Enrique Mac Iver.

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Concédese, por gracia, al Ministro de la Corte Suprema de Justicia, don José Gabriel Palma Guzman, derecho para jubilar con una pensio[n] igual al sueldo íntegro asignado a su empleo».

En seguida el Senado prestó su aprobacion a los proyectos, que dicen como sigue:

«PROYECTO DE ACUERDO:

Artículo único.—Apruébase el tratado sobre solucio[n] pacífica de las dificultades que surgieren entre Chile i los Estados Unidos de América, suscrito en Wáshington el 24 de

julio de 1914 por el Ministro Plenipotenciario de Chile i el Ministro de Relaciones Esteriores de los Estados Unidos».

—
«PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Concédese a los señores Eduardo Budge, José Domingo Cortés i José Olayo López el derecho de jubilar con arreglo a sus años de servicios i al sueldo de que disfrutaban como ingeniero jefe de la Seccion

Via i Edificios de la Primera Seccion, inspector de trasportes de la misma e inspector jeneral de telégrafos de los Ferrocarriles del Estado, respectivamente, ántes de la vijencia de la lei número 2,846, de 26 de enero último».

Se levantó la sesion.

Por la primera hora,
GABRIEL D. ELZO.

Por la segunda hora,
ANTONIO OBREGO B.