

Sesion 33.^a extraordinaria en 3 de diciembre de 1914

PRESIDENCIA DEL SEÑOR OCHAGAVÍA

Sumario

Se acuerdan diversos trámites para algunos proyectos pendientes.—El señor Garces (Ministro de Ferrocarriles) contesta las observaciones que se han hecho con motivo del alza de tarifas de ferrocarriles.—El señor Búlnes usa de la palabra sobre este mismo asunto.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa, en sesion secreta, la discusion del proyecto relativo a la explotacion del ferrocarril longitudinal.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Aldunate Solar Carlos	García de la H. Pedro
Balmaceda J. Elías	Lazcano Fernando
Barros E. Alfredo	Mackenna Juan E.
Besa Arturo	Reyes Vicente
Búlnes Gonzalo	Rio del Arturo
Búrgos Gregorio	Salinas Manuel
Claro Solar Luis	Urrutia Miguel
Correa Ovalle Pedro	Urrejola Gonzalo
Charme Eduardo	Valdes Valdes Ismael
Figueroa Joaquin	Walker M. Joaquin

I los señores Ministros del Interior, de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion, de Hacienda, de Guerra i Marina i de Industria i Obras Públicas.

Cierre de cantinas

El señor **Walker Martínez**.—En la sesion de ayer se dió cuenta de un proyecto remitido por la Cámara de Diputados sobre clausura de las cantinas en los dias domingos. Este proyecto segrega, para tramitarla como lei se-

parada, una de las ideas del proyecto jeneral sobre modificacion de la lei de alcoholes que el Senado remitió a la otra Cámara, i la completa, estableciendo que las cantinas deberán ser consideradas en distinta situacion que los hoteles i restaurants. Como este proyecto responde a una necesidad social hondamente sentida en los momentos actuales, hago indicacion para que sea agregado a la tabla.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Si no hai inconveniente, se agregará a la tabla el proyecto a que se refiere el honorable Senador por Santiago.

Queda así acordado.

Tarifa de los ferrocarriles

El señor **Garces** (Ministro de Ferrocarriles).—Deseo, señor Presidente, contestar las observaciones formuladas en sesiones anteriores por algunos señores Senadores acerca del alza de las tarifas de los Ferrocarriles del Estado.

En sesion pasada, contestando algunas observaciones formuladas por el honorable Senador por Ñuble, señor Urrejola, manifesté que las dos razones capitales que movieron al Consejo de los Ferrocarriles a alzar las tarifas eran los déficit producidos en años anteriores en el ejercicio financiero de la Empresa i la baja que ha experimentado el cambio internacional en el último tiempo. Agregué que otra de las razones que tuvo el Consejo para tomar esa determinacion, fué la obligacion de dar cumplimiento a la lei de reorganizacion del servicio, que dispone que la Empresa debe hacer sus gastos con sus propias entradas. Para conseguir ese resultado, la Empresa no solo ha hecho diversas economías en sus gastos, sino que se ha visto en la imprescindible necesidad de alzar las tarifas.

Las tarifas que rejian hasta hace poco en los Ferrocarriles del Estado no eran racionales; era un sistema que podríamos llamar netamente chileno, por cuanto no se parecia a ninguno de los establecidos en los distintos países del mundo. En cambio, el sistema que se ha puesto en práctica desde el 10 de noviembre es el sistema belga, que es considerado como uno de los mejores. Este sistema se funda en la base de que las tarifas deben cubrir los gastos de la Empresa, cosa que no sucedia con el sistema anterior, especialmente en las distancias cortas.

Dada la curva que formaban las antiguas tarifas, los fletes en las cortas distancias eran mui livianos. En ellos no se tomaban en cuenta los gastos de movilizacion de trenes, de personal, de operarios, etc.

Se adoptó entónces la tarifa belga, que se basa, como he dicho, en el principio de que toda empresa industrial debe costear sus gastos, i se estableció el flete diferencial, que es lo que principalmente recarga las tarifas actuales sobre las antiguas. El alza en las cortas distancias ha producido algunos trastornos, porque a la sombra de las tarifas antiguas nacieron muchas industrias, especialmente las relacionadas con el aprovisionamiento de las ciudades, como la produccion de legumbres, de leche i aun de harinas. Pero la Empresa no podia evitar este inconveniente, porque necesitaba del alza para cubrir sus gastos.

Estudiadas por el Gobierno las nuevas tarifas propuestas por la direccion de los ferrocarriles, el ex-Ministro señor Zañartu les prestó su aprobacion, i han empezado a rejir juntamente con el recargo del oro, como lo saben los señores Senadores. Pero como esas tarifas fueron calculadas a un tipo de cambio superior al actual, resultará que con el mayor premio que hoi tiene el oro, la Empresa percibirá mas de siete millones de pesos de exceso sobre las entradas calculadas. En vista de esto, el Gobierno ha observado a la Empresa que sería justo rebajar en algo las tarifas, a fin de que éstas sean ménos gravosas para los intereses de las industrias nacidas al amparo de los antiguos fletes.

Primeramente se tuvo la idea de hacer una reduccion jeneral de las tarifas, pero se vió que en esa forma no se favorecería solo a los artículos de primera necesidad, que es lo que debe procurarse, i que hai muchos artículos de lujo o de gran valor que admiten un alza de flete. Se pensó tambien en fijar las tarifas tomando como base un tipo de cambio inferior a diez peniques, que es el fijado actual-

mente, pero se vió que eso equivalia a hacer una rebaja jeneral e igual para todos los artículos. Esas dos ideas fueron, por consiguiente, eliminadas.

Se resolvió entónces reducir los fletes de los artículos de consumo jeneral que, naturalmente, son los mas afectados; al efecto, cumpliendo este acuerdo, se ha rebajado ya el flete de muchos de esos artículos. Creo que sería inoficioso enumerarlos aquí, pues la prensa ha publicado ya el decreto respectivo.

Debo hacer presente que el Ministerio no aprobó todas las modificaciones propuestas por la direccion de los ferrocarriles, pues consideró que muchos artículos no necesitaban rebaja, como, por ejemplo, las piedras, las arenas, el ripio, etc., que jeneralmente no se trasportan a grandes distancias, puesto que siempre están cerca de las poblaciones las canteras de donde se saca lastre i piedra para construcciones, de manera que con la reduccion de estos fletes, en realidad, no se beneficia a nadie. Tampoco se creyó que sería conveniente reducir el flete de las maderas elaboradas; pero sí se consideró que era justo hacer esta reduccion tratándose de las tablas en bruto i de los sobrantes de éstas, que se usan en la construccion de cajones.

Al lado de estos artículos, hai otros que, ya por ser de primera necesidad o porque su precio no soporta las nuevas tarifas, deben favorecerse, i al efecto se está preparando una nota que se enviará al Consejo, pidiéndole que haga una reduccion, por ejemplo, en los frejoles, que consume casi como alimento esclusivo el pueblo. Se ha dicho que no es necesario reducir la tarifa de este artículo porque tiene hoi un precio mui elevado, que soporta el recargo; pero ésta es, precisamente, una razon para reducir el flete, porque si ademas del subido precio se les impone un fuerte recargo, los frejoles llegarán a ser un artículo de lujo.

Igual cosa pasa con las harinas. La Empresa habia convenido en reducir el flete de este artículo en un diez por ciento para las distancias superiores a cincuenta kilómetros. Yo estoi de acuerdo con el señor Senador por Ñuble en que la harina ha sufrido ya un alza considerable sacándola de la clase en que se encontraba, i por esto el Ministerio pide ahora al Consejo que la reduccion sea mayor que la indicada; se le pide que mantenga para la harina la misma clasificacion que tenia ántes, o que reduzca la nueva tarifa en un veinte por ciento. Es cierto que las tarifas han sido fijadas *ad valorem* i que la harina tiene un precio mui superior al trigo, pudiendo soportar una

tarifa mas elevada; pero hai que tomar en cuenta que la harina es un artículo de consumo necesario para el pueblo, i en todas partes, como ha dicho el señor Senador por Nuble, el trigo i la harina están incluidos en la misma clase.

Debo agregar, todavía, una observacion. Las tarifas actuales, tratándose de largas distancias, son mucho mas racionales que las antiguas. Despues de seiscientos kilómetros va bajando el costo del flete, i alrededor de mil kilómetros éste resulta mas reducido que el antiguo; en cambio, con las tarifas anteriores, pasando de mil kilómetros subia el costo del flete, lo que no era lójico.

Debo decir tambien algo con relacion a la época en que se ha puesto en vijencia el alza de las tarifas. Indudablemente, dada la crisis por que atravesamos, el momento elegido resulta desgraciado. Si el alza hubiera ocurrido en circunstancias normales, con un cambio internacional superior al que tenemos, no habria perjudicado en forma apreciable los intereses industriales o comerciales. Pero desgraciadamente ha venido cuando sufrimos una crisis profunda, cuando las clases trabajadoras se encuentran sin ocupacion, i es esta circunstancia lo que la hace mas onerosa.

Me hago un deber en declarar que los consejeros de la Empresa de los Ferrocarriles son personas que dedican al cargo que se les ha confiado una laboriosidad, un celo i un desinterés dignos del aplauso i de la gratitud de todos, i que no persiguen otro objeto que el bien público; son funcionarios que sacrifican todo su tiempo a estudiar i mejorar el servicio de los ferrocarriles. A este propósito debo hacerme cargo de una observacion que hizo el señor Senador por Curicó, quien llegó a manifestar que estas tarifas parecian no haber sido estudiadas por técnicos; agregando, todavía, que si don Francisco de Borja Valdes, miembro del Consejo de los Ferrocarriles, hubiera contribuido a su estudio, habrian resultado en otra forma. En respuesta debo decir que el señor Blanquier i todos los consejeros de los Ferrocarriles estudiaron durante varios meses esas tarifas, de manera que éstas han sido perfectamente meditadas.

Hai que tener presente que una lei obliga a la Empresa a costear sus gastos i que ésta ha sido la causa del alza de las tarifas. Si el clamor público siguiera, si el Congreso estimara que las tarifas son mui elevadas, aun despues de la rebaja que se hará, no habria mas remedio que conceder una subvencion a la Empresa para que cubriera sus gastos, subvencion que será mui difícil que pueda darse segun

me lo acaba de manifestar el señor Ministro de Hacienda; o bien, habria que modificar la lei actual en el sentido de que, debido a las circunstancias extraordinarias por que atravesamos, la Empresa no está obligada, por ahora, a costear sus gastos con sus propias entradas.

Por lo demas, el Gobierno ha creído de su deber prestar todo su apoyo a la Empresa en los momentos en que empezaban a rejir las nuevas tarifas, porque ve que esa es la única manera de cumplir con la disposicion legal a que me he referido; por eso ha secundado en todo momento a la Empresa, i considera que la accion de ésta es benefica para el pais.

El señor **Búnes**.— Para la claridad del debate, quiero dejar establecido como punto de partida este hecho: yo no me opongo al alza de las tarifas, ni creo que haya alguién que se oponga. Todas las comunicaciones que he recibido sobre este asunto concuerdan en esa idea; existe el convencimiento jeneral de que la Empresa de los ferrocarriles no alcanzaba a costear sus gastos con las antiguas tarifas. De manera que ni el que habla ni los industriales que se han dirigido a mí, pretendemos que se restablezcan aquellas tarifas; lo que deseamos es que el alza sea equitativa, que no se grave desmesuradamente algunos artículos en beneficio de otros, que no se haga de las tarifas una palanca para desorganizar los negocios.

El señor Ministro ha reconocido, en la exposicion que acaba de hacer, que las nuevas tarifas han provocado un trastorno grave en la provision de las ciudades, i ha dicho que el Gobierno se ha preocupado de este asunto a fin de tratar de restringir el alza para los artículos de consumo; celebro mucho la declaracion del señor Ministro, pero me permito manifestarle que la obra de Su Señoría está apenas empezada, porque, atendiéndome a documentos oficiales, veo que al rebajar algunas de estas tarifas, se han tomado en cuenta mui pocos artículos alimenticios. Así, por ejemplo, solo figuran entre éstos el cochayuyo, las gallinas, las galletas, las sandías i los melones, i en cambio, se han rebajado principalmente artículos que no son alimenticios, como las arenas, el carbon de piedra, el carboncillo, las tablas de madera en bruto i en troncos, los trapos, las botellas i pipas vacías, etc.; de manera que aquí no se ha atendido especialmente la alimentacion de las poblaciones, que es lo que debe ocupar preferentemente la atencion del Gobierno.

Este problema de las tarifas queda por ahora intacto, por cuanto las medidas que se

han tomado son transitorias i su duracion está sometida a la voluntad del Consejo de los Ferrocarriles, quedando, por consiguiente, viva la cuestion, sin una solucion definitiva. Deseo, por esto, agregar algunas palabras, a fin de que el Senado i el Gobierno se penetren de que estas tarifas no solo afectan a la alimentacion de las poblaciones, sino que perjudican de una manera grave a los negocios.

Sostengo que las nuevas tarifas que se han adoptado son anti-industriales, por cuanto descansan sobre la base de un fuerte recargo para las cortas distancias, siendo que todas las fábricas se establecen en la zona de atraccion de los artículos que ellas elaboran. Ninguna fábrica, como es natural, se establece a gran distancia del punto de orijen de los artículos que ella transforma, de manera que las tarifas sobre la base de los grandes recargos para los cortos recorridos, resultan anti-industriales.

¿Por qué la Fábrica de Cemento de la Calera, por ejemplo, se ha establecido ahí? Porque esa es la zona de atraccion del artículo que ella elabora. ¿Por qué la fundicion de Catemu se ha establecido en Chagres? Porque esta es la zona de atraccion de los materiales que vienen a confluír, por decirlo así, al lugar donde se encuentra la fundicion. Esta es una de las razones en que me baso para decir que las tarifas son anti-industriales.

Voi a citar algunos ejemplos, tratando de ser breve, ya que la discusion de detalles de esta naturaleza sale de la esfera de accion del Congreso i deben ser tratados en Comision; pero ya que no podemos estudiarlos en Comision, puesto que este asunto está entregado a un consejo independiente i autónomo, preciso es esponer aquí algunas ideas, con la brevedad que el tiempo exige.

Voi a tomar como ejemplos los establecimientos de fundicion que las compañías francesas tienen establecidos en Chile: la Fundicion de Chagres, que pertenece a la Sociedad Francesa de Catemu, i la Fundicion de El Monte, perteneciente a la Sociedad de Minas de Cobre de Naltagua.

Ambas están situadas cerca del ferrocarril, en el centro de su zona de atraccion: la una en Chagres, la otra en El Monte. La zona de la de Catemu es de Melon, por el norte, a Curimon, por el oriente. Una tonelada de metal pobre, de ordinario de 4, 5, 6 por ciento de lei, de Melon a Chagres pagaba por tonelada dos pesos treinta centavos. Ahora paga cinco pesos dieciseis centavos.

Diferencia, dos pesos ochenta i seis centavos, o sea, ciento veinticinco por ciento.

De Curimon a Chagres pagaba por tonelada noventa i seis centavos. Ahora paga tres pesos cuarenta i ocho centavos.

Diferencia: dos pesos cincuenta i dos centavos, o sea, doscientos sesenta por ciento.

En el establecimiento del Monte ocurre algo parecido.

Es preciso que la Cámara tenga presente que la industria cuprífera se encuentra actualmente en un período de crisis mui aguda; que los establecimientos de fundicion tienen que vivir bajo un réjimen de la mas estricta i severa economía; i, con grandes esfuerzos para producir, pueden apénas obtener una lijera utilidad.

¿Sabe la Cámara cuánto significa para el establecimiento de Chagres, por ejemplo, el recargo en el valor de las tarifas? En Catemu, el costo de una tonelada de cobre fino se recargaba con las nuevas tarifas en cuatro libras esterlinas, i con la modificacion acordada ayer por el Consejo en el carbon i en el coke quedará, mas o ménos, en tres i media libras esterlinas.

Este fuerte recargo posiblemente obligue a los establecimientos a paralizar sus faenas, lo que traerá, como consecuencia, la falta de trabajo para los mineros, la privacion del sustento de la jente que vive directa o indirectamente del precio que obtiene por la venta de sus metales. Esto importa agravar el problema social que nos aqueja, i no puedo dejar de llamar la atencion del Gobierno hácia este resultado del alza de las tarifas.

Otra consideracion que me hace decir que estas tarifas no han sido bien estudiadas i que son anti-industriales, es la de que el cobre fino que se produce en ese establecimiento tiene un recargo de treinta por ciento para ir a Valparaiso; de manera que la materia fina paga treinta por ciento de recargo, i la materia bruta, el metal pobre, paga ciento veinticinco i doscientos sesenta por ciento de recargo. ¿Hai lójica en esto? ¿Se procede así con cordura?

Lo mismo que pasa con la industria de la fundicion, ocurre con casi todas las grandes industrias del pais. Así, respecto de la molinería, vemos que se encuentra ahora en una situacion mui especial. Con las antiguas tarifas, tanto la harina como el trigo pagaban el mismo flete, i bajo este réjimen de igualdad los molinos del sur luchaban con los del norte en condiciones equitativas.

Segun datos precisos i comprobados que tengo a la mano, el molinero del norte no alcanza a abastecerse en la zona central sino de los dos tercios del trigo que necesita, i se ve

obligado a traer del sur el tercio restante. El molinero del norte iba, pues, al sur, donde entraba en competencia en lo referente a la compra del trigo, con manifiesta ventaja de los productores de este artículo. Por su parte, los molineros del sur traían sus harinas al norte, donde entraban también en competencia en lo relativo a la venta de las harinas. Por consiguiente, de aquí resultaba que ni el productor del sur ni el del norte podían abusar del precio.

Entre tanto, ¿qué ha sucedido ahora? Que se ha formado en Santiago un *trust* con el objeto de arruinar la molinería del sur, i nó por medios lejitimos i propios, sino valiéndose de las tarifas de los ferrocarriles. Este *trust* ha conseguido que la Direccion de la Empresa coloque la harina del sur en una situacion desventajosa respecto de la del norte, permitiendo recargar el precio en esta zona.

Un honorable Senador con quien hablaba yo sobre el particular, el honorable Senador de Valdivia, empleaba una espresion que es mui exacta. Decia Su Señoría que el Consejo de los Ferrocarriles habia creado el *octroi* en Chile. Con las nuevas tarifas, la harina del sur tiene que pagar un *octroi* de cincuenta centavos para entrar al mercado del norte.

Con el réjimen antiguo, que imponia un flete igual al trigo i a la harina, no pagaba la harina esta diferencia de cincuenta centavos.

El señor **Claro Solar**.—Los datos de Su Señoría son equivocados i no es exacta la consecuencia que saca de ellos.

Así, por ejemplo, el molinero de Traiguen, que vende cincuenta kilos de harina en Santiago, pagaria un peso cuarenta centavos de flete. El de Santiago, para la fabricacion de la misma cantidad de harina, necesita traer 72.83 kilos de su materia prima, contando además de los 72.83 kilos de la fanega de trigo, el precio del saco, i pagaria dos pesos seis centavos; queda así una diferencia en favor del molinero de Traiguen, de sesenta i tres centavos, diferencia que con las antiguas tarifas era de cuarenta i nueve centavos.

Esta diferencia se aumenta en proporcion del mayor recorrido. El molinero de Osorno tendria un peso ochenta centavos de flete por harina, i el de Santiago, para producir una cantidad igual, dos pesos sesenta centavos: diferencia a favor del molinero de Osorno, ochenta centavos. Esta diferencia, con las tarifas antiguas, era de cincuenta i seis centavos.

El señor **Búrgos**.—Pero hai que tener presente también que la fanega de trigo en el sur es de ochenta i dos kilos i la de Santiago de setenta i dos quilos ochenta i tres decágramos. Esta diferencia de cantidad paga el flete

i permite que el trigo del sur se pueda adquirir al mismo precio que el del centro o del norte del país.

El señor **Búlnes**.—El hecho es que con las tarifas actuales se recarga en cincuenta centavos por quintal el precio de la harina del sur, en beneficio del productor del centro. Es el privilejio consagrado en favor de los que han tenido mas influencia, es la bandera roja del privilejio del norte contra el sur. Por mi parte, me atrevo a esperar que el honorable Ministro no se dejará avasallar por las influencias del *trust*, i que perseverará exijiendo del Consejo que modifique este abuso.

Pasando a otro artículo, veo que se ha rebajado un veinticinco por ciento a las maderas, i un treinta por ciento al pasto. Algo es algo, pero esto no es bastante.

Reconozco que las maderas suscitan un problema mui difícil. Es un artículo mui barato, que hai que ir a buscar mui léjos, en carro vacío, el cual tiene que pagar en un solo viaje su flete de ida i vuelta. Pero si no se la trae mui barato, no puede resistir al precio del pino oregon, que por ser mas seco, pesa la mitad menos, i paga la mitad menos, i, por consiguiente, puede desplazar a la madera nacional, dejando a este país, que es un bosque, en situacion de no poder explotarlo, de tener que quemarlo, i de pagar al extranjero una enorme suma anual por la madera importada. No olvide la Cámara que la explotacion del bosque es el ensanche del terreno de cultivo, de modo que hai un doble deber en favorecer esa explotacion, porque ella contribuye al enriquecimiento del país, al aumento de su zona agrícola explotable.

En cuanto al pasto, entra por mucho en el costo de produccion del salitre, con motivo de la alimentacion de los animales que se emplean en esta industria. Por consiguiente, es un artículo que requiere mucho cuidado. Se le habia recargado con un sobre-flete de un peso por quintal español. Este sobre-precio se ha reducido ahora a setenta centavos. Pero aun estos setenta centavos en la industria del pasto es todavía una suma mui considerable. Es éste un artículo que en la actualidad se vende en Valparaiso a razon de dos pesos cincuenta centavos, mas o menos, el quintal de cuarenta i seis kilos; de manera que el flete representa casi el treinta i tres por ciento de su valor bruto.

No puedo, como lo desearia, ocuparme de muchos puntos de las tarifas, porque este debate seria interminable; pero debo llamar la atencion a que el abono que es indispensable para la produccion de trigos en el sur, con-

serva, a pesar de la reducción que se le ha hecho, ciento ochenta i cinco por ciento de sobreprecio, sobre el flete antiguo. Es otra gallina de huevos de oro que se puede matar con estas tarifas. El abono es la base del granero de la República i de los fletes del propio ferrocarril.

He visto que el señor Ministro no encuentra justa la clasificación que se ha dado a la cerveza; yo coincidí con Su Señoría en este punto. La cerveza i el vino se encontraban con las antiguas tarifas en análoga situación que la harina i el trigo; hoy la clasificación ha sido alterada: el vino conserva la antigua clasificación, mientras que la cerveza ha subido un punto. Ese punto de diferencia significa un cambio muy considerable en el precio; según los cálculos que he hecho, entre Santiago i Talca, por ejemplo, el vino tiene un recargo de veintitres por ciento, la cerveza uno de setenta i tres por ciento: cincuenta por ciento de diferencia!

La nueva tarifa no solo es anti-industrial, como lo decía hace un momento: ahora puedo llamarla anti-social, porque no es justo ni conveniente (mirado esto desde el punto de vista social) que el vino sea protegido a costa de la cerveza. El vino es el alcohol, el alcohol es la embriaguez i la embriaguez es el crimen. No me esplico, pues, por qué la Empresa de los Ferrocarriles ha colocado al vino en condición privilegiada respecto de la cerveza; en realidad, con esa medida se sacrifica un competidor al vino, i esto es injusto, además de ser inconveniente.

Todos los días estamos hablando en esta Sala de la necesidad de dictar leyes para reprimir la embriaguez: hacen pocos minutos el señor Senador por Santiago ha pedido que despachemos a la mayor brevedad el proyecto de ley que tiene por objeto cerrar las cantinas los días domingos; en Inglaterra se han tomado medidas verdaderamente atrabiliarias contra lo que se llama el derecho de propiedad, a trueque de reprimir el vicio del alcoholismo; mientras tanto, la Empresa de los Ferrocarriles, lejos de combatirlo con las nuevas tarifas, hace lo contrario. Por otra parte, las nuevas tarifas no descansan en un estudio prolijo de la situación de los negocios, de los intereses creados, de lo existente; la persona que hizo esas tarifas se ha dejado guiar por un principio de carácter teórico, por una fórmula aljebraica, que establece i desarrolla en el folleto en que se dan a conocer las nuevas tarifas.

La base aljebraica, como todo principio matemático, es sorda, es ciega, es inflexible, tie-

ne las condiciones de la trayectoria de una bala, la cual hace pedazos lo que encuentra. Pero al hacer tarifas de ferrocarriles no es posible atender solo a un principio teórico; hay que tomar en cuenta otras condiciones, la realidad de los hechos establecidos, los derechos existentes.

Talvez le habria encontrado yo razon al Consejo si hubiera funcionado en tiempo de don Pedro de Valdivia, cuando no habia nada hecho en este pais, ni intereses creados, ni fábricas en pié, ni millones gastados en la confianza de la estabilidad de las tarifas. Pero hacerlo ahora al capricho, subiendo el vino en veintitres por ciento; la cerveza cincuenta puntos mas; los minerales doscientos sesenta por ciento, i hacer todo esto sin vacilacion, obedeciendo a una fórmula aljebraica, es algo que me sorprende, algo que estimo como un caso clásico de tecnicismo.

Hasta aquí, no he considerado los precios sino por carro completo. Si entrara en el estudio de la carga en pequeñas partidas, que no llenan un carro, de lo que se llama carga a sobornal, demostraria que el flete, en pequeñas distancias, conduce a resultados que son verdaderamente absurdos.

A este paso, me parece que no está lejano el día, al contrario, muy próximo, en que las carretas recobren su alegre imperio perdido, i en que la picana de los arriadores, que ya empiezan a ofrecer sus servicios en la rejion del sur, sustituyan al carro de rejas, con lo cual habrá ganado lo pintoresco, pero no la Empresa de los Ferrocarriles ni la cultura del pais.

Si se necesita el aumento de fletes, como yo lo he creído i sigo creyéndolo, hágase en buena hora el aumento jeneral i uniforme, estudiando despues las modificaciones indispensables para descargar algunos artículos baratos, i recargar proporcionalmente los que, por su precio, pueden soportar el recargo.

El procedimiento seria ménos científico, pero mucho mas práctico. Este ramo de las tarifas merece un estudio concienzudo, en que el Gobierno no puede escusarse de intervenir, desde que él afecta profundamente toda la economía del pais.

El señor **Garces** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Con mucho gusto atenderé las observaciones que hace el señor Senador i que, en gran parte, me parecen justas.

Este problema no está resuelto definitivamente todavía, pero ya se han dado algunos pasos en el sentido de rebajar las tarifas de diversos artículos. Se continuará estudiando esta cuestion i se resolverá en forma que

no se perjudique la Empresa ni los intereses jenerales del pais.

Preferencia

El señor **Ochagavía** (Presidente).—Deseo hacer presente al Honorable Senado que se encuentra sobre la Mesa un proyecto de lei que concede un suplemento para atender gastos de la Secretaría de la Honorable Cámara de Diputados. Por razon de cortesía para con la otra rama del Poder Lejislativo, propongo que se trate ese proyecto en los últimos cinco minutos de la primera hora de la sesion próxima.

Acordado.

Se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Preferencia

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

Corresponde seguir votando el presupuesto de Relaciones Exteriores.

El señor **Garces** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—¿No habia acuerdo para seguir tratando en sesion secreta del proyecto sobre explotacion del lonjitudinal?

El señor **Ochagavía** (Presidente).—No habido acuerdo en ese sentido, señor Ministro.

El señor **Garces** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—En tal caso formulo indicacion con ese objeto. La discusion está ya agotada i el proyecto puede quedar despachado en pocos momentos.

El señor **Edwards** (Ministro de Hacienda).—Por mi parte, formulo indicacion para que se trate en seguida del proyecto sobre moratoria, en caso de que quede tiempo sobrante.

El señor **Salinas** (Ministro de Relaciones Exteriores).—Yo no tengo inconveniente en aceptar las indicaciones formuladas siempre que se reserve la sesion de mañana para continuar la votacion del presupuesto de Relaciones Exteriores, porque tengo absoluta necesidad de ausentarme de Santiago.

El señor **Ochagavía** (Presidente).—El Honorable Senado ha oido las indicaciones formuladas por los señores Ministros de Industria i de Hacienda.

Si no se hace observacion, se darán por aprobadas estas indicaciones.

Aprobadas.

Tambien quedaria acordado dedicar la sesion de mañana a continuar la votacion del presupuesto de Relaciones Exteriores.

Acordado.

Sesion secreta

Constituida la Sala en sesion secreta, continuó ocupándose del proyecto sobre explotacion fiscal de la seccion sur del ferrocarril lonjitudinal.

Se levantó la sesion.

Por la primera hora,
RAFAEL EGAÑA.

Por la segunda hora,
GABRIEL D. ELZO.