

# Sesion 25.<sup>a</sup> extraordinaria en 2 de diciembre de 1913

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ALDUNATE SOLAR

## Sumario

Se acuerda enviar a las comisiones respectivas dos mensajes del Presidente de la República, uno para autorizar la inversion de fondos en el pago de flete i seguro hasta Chile de material de guerra, i otro para conceder abono de tiempo a algunos profesores del Estado que han prestado servicios ante el Gobierno de Panamá.—Se pone en discusion i se aprueba un proyecto de lei que exime del pago de derechos de aduana los materiales de construccion para la Biblioteca pública de Valparaiso.—Continúa la discusion jeneral del proyecto sobre reorganizacion de los Ferrocarriles del Estado i usan de la palabra los señores Zañartu (Ministro de Industria i Obras Públicas) i Salinas.—Se levanta la sesion.

## Asistencia

*Asistieron los señores:*

Balmaceda J. Elías	Mackenna Juan E.
Besa Arturo	Ochagavía Silvestre
Búrgos Gregorio	Rivera Guillermo
Claro Solar Luis	Salinas Manuel
Correa Ovalle Pedro	Sanfuentes Juan Luis
Charme Eduardo	Silva Ureta Ignacio
Echenique Joaquin	Tocornal José
Eyzaguirre Javier	Urrutia Miguel
Figueroa Joaquin	Urrejola Gonzalo
García de la H. Pedro	Valdes Valdes Ismael
Guarello Anjel	Valdes V. Francisco
Lazcano Fernando	Walker M. Joaquin
Letelier Silva Pedro	Yañez Eliodoro

I los señores Ministros de Hacienda, de Guerra. i Marina i de Industria i Obras Públicas

## Tramitacion

El señor **Aldunate** (Presidente).—En sesion anterior se dió cuenta de un mensaje del Presidente de la República en que pide cierta suma de dinero para el pago de flete de material de guerra. Como anteriormente se ha acordado que los mensajes sobre suplementos pasen a la Comision Permanente de Presupuestos, hago indicacion para que este mensaje se envíe a la espresada Comision.

Si no hai inconveniente, se dará por aprobada esta indicacion.

Aprobada.

Tambien se dió cuenta en la sesion de ayer de un mensaje del Presidente de la República por el cual se concede abono de tiempo a algunos profesores que han prestado servicios en la República de Panamá.

Si no hai inconveniente se enviará este proyecto a la Comision respectiva.

Acordado.

## Liberacion de derechos de Aduana

El señor **Aldunate** (Presidente).—Se ha dado cuenta de un proyecto de lei aprobado por la Honorable Cámara de Diputados i motivado por un mensaje del Ejecutivo, que tiene por objeto conceder liberacion de derechos de aduana para los materiales destinados a la construccion de la Biblioteca de Valparaiso. Esta Biblioteca se va a construir mediante la erogacion gratuita de un vecino de aquella ciudad.

Si no hubiera inconveniente, podria tratarse el proyecto sobre tabla.

Acordado.

*Se leyó el oficio de la Cámara de Diputados*

con que remite aprobado el siguiente proyecto de lei:

«Artículo único.—Libéranse de los derechos de aduana los materiales que para la construcción del edificio de la Biblioteca Pública de Valparaiso se internen al país.»

El señor **Aldunate** (Presidente).—En discusión jeneral i particular.

El señor **Eyzaguirre**.—De ordinario, estas exenciones de derechos se han acordado por sumas limitadas, i aun se habia adoptado el sistema de devolución de los derechos pagados, para que así hubiera lugar a acreditar ante la autoridad administrativa que los materiales habian sido realmente empleados en la construcción.

El señor **Claro Solar**.—Yo rogaria al honorable Senador de Concepcion que no insistiera en este caso en su observacion.

Se trata de un proyecto que está de sobra justificado. Un vecino de Valparaiso ha donado el terreno i va a costear el edificio para la Biblioteca.

Se trata ahora solamente de un pequeño socorro de parte del Estado mediante la exención de derechos de internacion para los materiales de construcción.

No existe, pues, en este caso el mas lijero temor de que pueda abusarse de la liberacion de derechos.

Ademas, como cualquiera modificación que sufra el proyecto podria retardar su despacho, ruego a Su Señoría que no la formule.

El señor **Guarello**.—La construcción del edificio de la Biblioteca está a cargo de una junta especial, presidida por el Intendente de Valparaiso. Lo que hace el señor Severin es dar los fondos para la ejecución de la obra.

La liberación de derechos no recaerá, por otra parte, sino sobre una suma insignificante, que probablemente representará a lo sumo dos o tres mil pesos para los intereses fiscales.

El señor **Eyzaguirre**.—No fué mi propósito entorpecer este proyecto, sino someterlo a la regla jeneral que se ha adoptado para estos asuntos; pero en vista de las observaciones que se han hecho i de lo que asevera el señor Senador por Valparaiso, de que la junta de fábrica de este edificio está presidida por el señor Intendente, no tengo inconveniente para que el proyecto se despache en esta forma.

*Cerrado el debate se dió por aprobado tácitamente el proyecto.*

## Reorganizacion de los ferrocarriles

El señor **Aldunate** (Presidente).—Entrando a la órden del dia, continúa la discusión jeneral del proyecto sobre reorganizacion de los ferrocarriles del Estado.

Puede continuar con la palabra el señor Ministro de Ferrocarriles.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Veo, señor Presidente, con profunda satisfaccion, que el Senado ha dado al problema de los ferrocarriles la importancia que en realidad tiene, i por esto confio en que le prestará suficiente atencion al proyecto en debate a fin de que sea despachado cuanto antes.

Este debate, que en cierto modo ha retardado el despacho del proyecto de reorganizacion, es útil, porque va a borrar de la imaginacion de la mayor parte de las personas que se preocupan de los ferrocarriles, muchos prejuicios que hacen mal, porque presentan a la Empresa en condiciones que no son conformes con la realidad de las cosas.

Tambien traerá este debate la dilucidacion de un problema mui interesante, el del arrendamiento de los ferrocarriles, que espero que será desechado por el Senado.

En la sesion pasada presentó el honorable señor Valdes Vergara un proyecto que modifica el proyecto sobre reorganizacion de los ferrocarriles, presentado por el Gobierno. Este proyecto contiene muchas ideas interesantes, que, por desgracia, a causa del poco tiempo trascurrido desde ayer a hoi, i de las muchas ocupaciones del Ministerio a mi cargo, no me ha sido permitido estudiar a fondo. Pero voi a referirme a ellas en su aspecto jeneral.

Con mucha lójica el señor Senador ha comenzado por proponer que se dé a la Empresa de los Ferrocarriles la suma de cuatro millones de libras. Los ferrocarriles no pueden marchar si no se les dan fondos, i yo celebro que la discusión habida en las Cámaras i en la prensa haya llevado esta idea al ánimo de muchos hombres públicos i los haya hecho penetrarse de esa necesidad, hasta el punto de que un señor Senador haya hecho indicacion para que se concedan esos fondos. La Direccion de los Ferrocarriles pedia una suma mayor, cinco millones i tantas mil libras, para que la Empresa pueda marchar haciendo un servicio económico i correcto. Pero abrigo la esperanza de que con la suma que propone el señor Senador, la Empresa se pondrá en con-

diciones de no necesitar mayores recursos del Estado, i que con la utilidad que obtenga, gracias a la inversion de esa cantidad, podrá hacer los demas gastos para completar sus instalaciones. Así, pues, principio por declarar que acepto la indicacion del señor Senador para que se conceda la suma de cuatro millones de libras desde luego a la Empresa.

Lamento, sin embargo, no estar de acuerdo con Su Señoría en las demas ideas del proyecto. Su Señoría propone que se entreguen los ferrocarriles a una compañía particular, la que los administraría sin pagar al Fisco ningun arriendo. Yo llamo la atencion a lo siguiente: hasta ahora se ha criticado a la Empresa por el hecho de que los doscientos cincuenta i cuatro millones de pesos que ha gastado, que cuestan sus instalaciones, no han dado al Fisco ningun interes; se ha dicho que esto no es posible, que no debe ser así. Entonces digo yo: si a esta misma Empresa se le dota con los fondos necesarios para que marche de un modo conveniente i todavía se le autoriza para que ponga tarifas en oro, ¿por qué no se le exige que dé interes por las sumas invertidas? ¿qué habria ganado el Fisco si esa compañía quedara en situacion de incurrir en el mismo mal que se critica a la administracion por el Estado, de no dar ningun interes por los capitales invertidos?

Ademas, como esta compañía particular tendria mayoría en el Directorio i mandaría en jefe los ferrocarriles del Estado, resultaría que este proyecto tendria todos los inconvenientes que tiene el arrendamiento de los ferrocarriles, idea de que me he ocupado en otra ocasion i que volveré a tratar hoi.

Quiero referirme tambien a uno de los artículos del proyecto del señor Senador, en que se garantiza a la compañía un interes del ocho por ciento sobre los capitales invertidos.

De manera que a esta compañía se le entregaría el capital de doscientos cuarenta i cinco millones de pesos oro de dieciocho peniques, que representan los ferrocarriles; se le darían cuatro millones de libras para las nuevas instalaciones i todavía se le aseguraría un interes de ocho por ciento en la explotacion. Yo creo que con esta medida se mata el objeto que se persigue al entregar los ferrocarriles a una compañía particular; cual es el estímulo de las utilidades, ya que la garantía del ocho por ciento es bastante aliciente para que la compañía no se preocupe de la explotacion, desde que tendría su ganancia asegurada.

Estas son las razones que me mueven a

no aceptar el proyecto del señor Senador por Santiago.

Quiero referirme todavía a la observacion que me pareció entender a Su Señoría de que este proyecto era mas o menos igual a la lei suiza. Yo no sé si despues de 1907 se ha dictado en Suiza alguna lei de ferrocarriles; pero conozco la lei de rescate de los ferrocarriles de Suiza, que me fué facilitada por el señor Senador por Aconcagua. Los ferrocarriles del Estado en Suiza dependen de un Consejo compuesto de cincuenta i cinco miembros, un verdadero Congreso, i la direccion de esos ferrocarriles no está entregada a un director jeneral que pueda proceder con firmeza en ciertos casos, sino que está entregado a cinco o siete personas. Los suizos van tan léjos en su celo porque en sus ferrocarriles no tengan intervencion los extranjeros, que uno de los artículos de la lei dice lo siguiente:

«Solo los suizos con residencia en Suiza pueden, en regla jeneral, ser empleados de los ferrocarriles.»

Tome nota el Senado de esto: un ciudadano que no tenga domicilio en Suiza no puede ser admitido en los ferrocarriles, porque esto se considera peligroso. Yo pregunto ahora: un pais en que predominan estas ideas, ¿toleraría que una administracion extranjera se apoderara de sus ferrocarriles? Por esto yo digo que la lei suiza, que ha dado tan buenos resultados, como manifiesta el señor Senador por Santiago, no es una lei que permita entregar a capitalistas extranjeros la explotacion de los ferrocarriles.

Aprovecho la cita tan oportuna del señor Senador para repetir una vez mas que los ferrocarriles suizos son una prueba de que la administracion por el Estado no tiene que ser fatalmente mala; a pesar de que en la administracion de los ferrocarriles suizos intervienen, como he dicho, consejos i mas consejos, ha dado espléndidos resultados.

Estas eran las observaciones que queria hacer a propósito del proyecto del señor Senador por Santiago.

Quiero referirme ahora a algunas interesantes observaciones hechas por los honorables señores Salinas i Lazcano. Sus Señorías en sesiones pasadas se manifestaban estrañados de que los ferrocarriles del Estado de Chile no dieran utilidades. Manifestaba el honorable señor Salinas que han producido setenta millones de pesos oro de dieciocho peniques, pero que esta suma no alcanzaba a cubrir ni una parte insignificante de los intereses del capital invertido en las instalaciones de la Empresa.

Por mi parte digo que en ningun país del mundo se exige como condicion obligada de los ferrocarriles del Estado que den utilidades.

Segun la revista de ferrocarriles que citaba el honorable señor Lazcano a propósito de los ferrocarriles italianos, esos ferrocarriles cuestan seis mil cuatrocientos ochenta i nueve millones de liras. Despues del rescate de esos ferrocarriles por el Gobierno, a causa de la situacion espantosa en que se encontraban en poder de compañías particulares, el Estado ha gastado mil cuatrocientos millones de liras en arreglarlos. Pues bien, el Gobierno italiano no saca intereses de la primera suma, i no se encuentra alarmado por tener ese capital improductivo, porque si bien es cierto que no produce intereses directamente, en cambio el Estado se beneficia por otros capitales, pues los ferrocarriles contribuyen al progreso i adelanto del país.

Igual cosa pasa en Francia. La Francia ha gastado en los ferrocarriles en explotacion sumas colosales i no exige que le den interes. Lo mismo digo del Austria.

Pero, ¿para qué citar rejiones tan lejanas, si ayer no mas despachamos una lei por la cual se garantiza el interes i amortizacion de los capitales invertidos en el Ferrocarril Longitudinal? I el pago de interes i amortizacion, ¿qué otra cosa significa sino que el Estado hace el sacrificio de las sumas desembolsadas en favor del desarrollo del país?

Por eso yo digo que no hai lógica en exigir de los capitales invertidos en los ferrocarriles del Estado que rindan interes.

Para criticar la administracion por el Estado manifestaba el señor Salinas que el coeficiente de administracion de los ferrocarriles por el Estado era en todas partes mui superior al coeficiente de la administracion particular. El honorable señor Lazcano hizo observaciones análogas. A mí me parece lógico que así sea. Me parece que el coeficiente de administracion por el Estado tiene que ser mas alto que el de administracion por particulares, porque el fin de desarrollo de la produccion que se proponen los ferrocarriles del Estado es distinto del fin de lucro, de obtener gruesos dividendos, que persiguen las empresas particulares. La administracion del Estado tiene que mantener tarifas bajas en muchos artículos para ayudar a las industrias, i eso no se hace en los ferrocarriles particulares, porque no les importa que se desarrolle o prospere tal o cual industria. Los ferrocarriles del Estado tienen que soportar i mantener algunos ramales, aunque sean improduc-

ivos, porque su fin es contribuir a desarrollar la riqueza en todas partes; en cambio, los particulares no toman a su cargo líneas improductivas. Los ferrocarriles del Estado tienen que contemplar tambien otros problemas relacionados con las industrias nacionales en la provision de sus artículos de consumo, los que no son considerados por las empresas particulares. Así, por ejemplo, ¿qué haria una compañía particular en el caso actual de carestía de carbon? Posiblemente estaria explotando los ferrocarriles con petróleo, sin importarle nada que las minas de carbon del país sucumbieran. Tiene todavía que contemplar el Estado la situacion de los numerosos operarios que trabajan en los ferrocarriles, tomando medidas para darles habitaciones cómodas i baratas, i cuando esta accion del Estado no va demasiado lejos, ella es mui conveniente.

Un ferrocarril puede estar mui bien administrado i tener un coeficiente alto de explotacion si ese ferrocarril es de fomento de la riqueza pública. Así se explica que los ferrocarriles alemanes, cuya explotacion por el Estado es citada como un modelo, tengan un coeficiente de explotacion alto, porque tienen tarifas que son protectoras para algunos artículos i porque toman en cuenta los demas problemas a que me he referido.

A este respecto quiero citar la opinion de un hombre de ciencia que habla mui claro en esta materia.

C. Colson, conocido ingeniero economista, Inspector Jeneral de Puentes i Calzadas i profesor de Economía Política de la Escuela de Puentes i Calzadas, ex-Director de Ferrocarriles en Francia, dice en su obra «Transports et Tarifs» (página 36):

«Seria mui poco razonable tomar por medida de la habilidad con la cual está dirigida una explotacion, el gasto hecho por unidad de transporte a un kilómetro, sin tener en cuenta la intensidad del tráfico, su naturaleza, su reparticion mas o ménos desigual entre dos sentidos de cada línea, etc. Ménos racional aun seria pretender tomar por base única de un juicio sobre la jestion de una línea en o sobre las perspectivas de una línea en proyecto, la relacion de los gastos a las entradas, o sea el coeficiente de explotacion.

Este coeficiente depende, en efecto, no solo de todos los elementos que acabamos de mencionar, sino tambien de las tarifas, pues es evidente que una misma entrada responde a gastos mas fuertes si ella es proporcionada por transportes numerosos efectuados a bajo

precio, que si es proporcionada por un pequeño número de trasportes de tarifa alta.

Doblando las tarifas aplicadas a un tráfico dado, si este tráfico puede soportar este aumento sin desaparecer, se dobla la entrada, i se reduce a la mitad el coeficiente de explotación sin que la organización del servicio ni el gasto que se origina se hayan modificado en nada.»

Nada hai mas claro que esta cita para probar que el coeficiente de explotación nada dice para juzgar de lo mas o ménos acertado de la administración de un ferrocarril.

El señor Senador por Cautin manifestaba que uno de los inconvenientes de la explotación fiscal de los ferrocarriles estaba en la falta de responsabilidad de la Empresa al frente de los remitentes de mercaderías. Yo debo hacer notar que las responsabilidades las fijan las leyes, i que esta responsabilidad, sea fiscal o particular, dependerá de que las leyes den mayor o menor acción a los interesados; pero siempre será mas onerosa la tramitación para hacer efectiva esta responsabilidad ante una empresa particular, mas acuciosa para defender su interes, que ante una empresa fiscal.

Manifestaba Su Señoría en una de las sesiones pasadas que habia interpelado en otra ocasión sobre la mala situación de la Empresa de los Ferrocarriles, debida a la falta de material rodante i de instalaciones, si no me equivoco.

El señor **Salinas** —I de todo el servicio.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria). Según Su Señoría, esa situación se debia a la falta de material rodante. Pero la causa no ha desaparecido, por consiguiente el efecto es el mismo; continúa la falta de material i la Empresa sigue en esta situación de déficit. Si se hubiera dado a la Empresa los fondos necesarios para su desarrollo que los diferentes Directores de los ferrocarriles han manifestado que se necesitan, entónces habia marchado bien; pero desde que Su Señoría interpeló por esta causa, no se ha dado el dinero pedido.

El señor **Lazcano**.—¿No se le dió todo lo que necesitaba a la Empresa hace solamente seis años?

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).— Precisamente, iba a contestar esa observación i celebro la interrupción.

Al Director señor Huet no se le dió lo que él estimaba necesario para la buena marcha de la Empresa, la mejor prueba de que no se le dió es que, no sé si simultáneamente con recibir esos fondos o poco despues, el Director de los ferrocarriles presentó un plan de trabajos igual al plan que ahora presenta el

señor Guzman. Al señor Huet se le dieron ochenta i siete millones de pesos, que fueron mal invertidos: cuarenta millones en equipo i el resto de la suma para activar el tráfico. Efectivamente el tráfico aumentó; pero aumentaron al mismo tiempo los gastos de los ferrocarriles, porque el dinero se entregó rápidamente, sin método alguno.

El señor Senador por Cautin hacia una observación que pudo causar impresión en el ánimo del Senado; manifestó que aun con cambio a doce peniques habian dejado pérdidas los ferrocarriles, contradiciendo así la afirmación que yo habia hecho, de que con un cambio a trece peniques dejaban utilidades. Pues bien, los números no engañan. Con cambio a nueve i cuarto peniques, los gastos de la Empresa fueron:

**Gastos en oro**

SITUACION ACTUAL

Materiales . . . . .	\$ 21.159,610
Jornales. . . . .	7.924,000
	<hr/>
	\$ 29.083,610
Recargo, 94.594 por ciento. . . . .	27.594,960 04
	<hr/>
	M. C.
	\$ 56.594,960 04
	<hr/>

RESULTADO CON CAMBIO A TRECE PENIQUES

	Oro.
Gastos . . . . .	\$ 29.083,610
Recargo 38.45 por ciento. . . . .	11.182,648 04
	<hr/>
	M. C.
Total . . . . .	\$ 40.266,258 04
	<hr/>

RESÚMEN

Cambio a 9 1/4 . . . . .	\$ 56.594,960 04
Cambio a 13. . . . .	40.266,258 04
	<hr/>
Diferencia . . . . .	\$ 16.328,702
Pérdida calculada para 1913 . . . . .	13.768,452
	<hr/>
Diferencia . . . . .	\$ 2.560,250

El honorable Senador por Cautin, refiriéndose a esto mismo, decia que era una observacion sin base alguna la formulada por el Ministro en sesion anterior referente a que los Poderes Públicos no deben alarmarse por los déficit de los ferrocarriles ocasionados por el descenso del cambio, porque decia yo que el Fisco, si bien perdía en los ferrocarriles por esa causa, ganaba con el premio del oro en las aduanas i que, si el Fisco chileno obtiene mayores entradas por derecho de aduana por el mayor premio del oro, parecia lógico que devolviera a los productores en parte siquiera esa mayor entrada, cobrando tarifas bajas en los ferrocarriles.

El honorable Senador manifestaba que cuando se produce un déficit en la Empresa de los Ferrocarriles debia ser saldado por medio de nuevas contribuciones. A esto debo contestar que en los ferrocarriles el déficit debido al cambio, lejos de producir en la Hacienda Pública un desequilibrio, coincide con una mayor entrada i por consiguiente no exige las nuevas contribuciones, que alarman al señor Salinas.

Se ha negado en esta Cámara al servicio de los ferrocarriles el carácter de servicio público, diciendo que servicios públicos son aquellos que tienen relacion con todos los habitantes del pais. Por mi parte, creo que este es un error. Los tratadistas, i mas que los tratadistas los hechos, que valen mas que las opiniones, dan el carácter de servicios públicos a muchos que no benefician a la totalidad de los habitantes de un pais i ni siquiera a la mayor parte. Hai una marcada tendencia a considerar como servicios públicos a aquellos que, siendo indispensables, son un monopolio natural, i el de ferrocarriles es uno de esos. Los ferrocarriles son considerados como monopolios, porque aun cuando haya dos, tres o mas líneas de un punto a otro, sucede siempre que mui luego las empresas se fusionan i se establece entónces el monopolio.

Decir que solo son servicios públicos aquellos que tienen que ver con todos los habitantes de un pais, es un error.

Yo pregunto: ¿acaso no es servicio público la beneficencia, porque no todos vamos a las camas de los hospitales? ¿Acaso la instruccion pública no es servicio público porque no todos los habitantes aprovechan de las escuelas? ¿Acaso los correos i telégrafos no son servicios públicos, porque no todos los habitantes reciben ni mandan cartas ni telegramas? ¿Acaso los caminos no lo son porque no todos los chilenos aprovechan de ellos? Nó, señor; este es un

concepto errado. Es evidente que el Ejército, la Marina, las policías, etc., son el tipo del servicio público que dan todos los economistas clásicos; pero de ahí a que los demas no participen del carácter de servicios públicos hai una distancia enorme, i la prueba de ello es que en Inglaterra, el pais mas individualista del mundo, el Estado se ha apoderado de muchos servicios de éstos i cuando no lo ha hecho el Gobierno central lo han hecho los gobiernos comunales.

Tengo a la mano una cita de la opinion de Ulrich, el conocido consejero del Emperador de Alemania. La cita es un poco larga pero no resisto al deseo de leer algunos párrafos de ella, que manifiestan la opinion de ese hombre de ciencia sobre la conveniencia de los ferrocarriles administrados por el Estado.

«II. Una direccion única, una organizacion metódica en los ferrocarriles, son necesarias. Solamente la accion pública puede tener éxito i no la industria privada.

Lo mismo que para la construccion de los ferrocarriles, parece indispensable tener unidad en la direccion i método en la organizacion. Esto no es posible sino cuando los ferrocarriles están en manos del Estado i no si su posesion se halla dividida entre muchas sociedades particulares.

Es de la mas alta importancia para el establecimiento de una red de ferrocarriles, que ella sea concedida bajo un plan único i metódico i concienzudamente estudiado. Si se procede en otra forma o se deja al azar o a la influencia de los intereses privados el establecimiento de esa red, no solamente costará mas caro sino que, lo indica la esperiencia, los intereses jenerales serán medianamente servidos.

Las líneas no serán construidas o no se establecerian en la época oportuna, como lo pide el interes jeneral, i como seria lo justo, ellas no serian construidas mientras los intereses privados de las empresas ferroviarias no divisan sus ventajas. Estos intereses, están jeneralmente en pugna con los intereses de la comunidad. Estos últimos, en efecto, exigen un desarrollo progresivo i continuo en la construccion de la red de ferrocarriles. Conforme a las necesidades del comercio serian construidas primero las líneas principales i despues las secundarias.

Las empresas privadas, al contrario, construyen sus ferrocarriles aun cuando las necesidades no se dejen sentir. Solo les sirven, junto con otros medios, para competir con las redes ferroviarias de otras empresas comerciales. Inversamente, las líneas cuyas necesi-

dades se hacen sentir no son establecidas. Además, no les es posible llevar a cabo las construcciones en una forma regularmente progresiva, pero como depende de la cotización de los capitales i de sus fluctuaciones, durante los períodos de actividad comercial, ellas activan las construcciones i por el contrario ellas están forzadas a suspenderlas durante los períodos de estagnacion de los negocios por falta de recursos. Desde el punto de vista económico, seria éste, precisamente, el momento oportuno para proceder a la construcción.

Es por la acción única de la industria pública que se puede asegurar la unidad en la construcción i en el material, lo que hace que la explotación sea más fácil i más segura i permite realizar importantes economías; la industria privada, por el contrario, sufre a menudo la acción de intereses hostiles a esa unidad.»

El honorable Senador por Curicó reconocía en sesión pasada la inmensa influencia que han tenido nuestros ferrocarriles en el desarrollo de nuestro país. Manifestaba Su Señoría que pensaba como el Ministro que habla, en cuanto a que los ferrocarriles han sido una de las causas más eficientes del progreso i desarrollo económico de Chile. Decía Su Señoría que no negaba nada de eso, pero que lo que no toleraba ni podía tolerar era el derroche de los dineros fiscales. El honorable Senador puede estar seguro de que en eso acompañan a Su Señoría el Gobierno i la nueva Dirección de la Empresa. Ya he manifestado cómo la nueva Dirección está día a día tomando medidas tendientes a mejorar el servicio, evitando el derroche que efectivamente existió en la Empresa en años anteriores, i he manifestado también que tengo la más absoluta confianza en que esas medidas darán el resultado que se persigue en cuanto pueden darlo, porque una Empresa que no tiene sus maestranzas debidamente cerradas es claro que no puede evitar el robo sino a medias; pero una vez que esté dotada de todos los elementos que necesita podrá evitarlo, de manera que entonces no habrá robo ni habrá derroche.

Los datos espuestos por el honorable Senador por Santiago, en la sesión anterior, demuestran que la administración de nuestros ferrocarriles es una de las menos onerosas del mundo; por lo menos es mucho más económica en lo que se refiere a sueldos de su personal administrativo que la Empresa del ferrocarril de Antofagasta. Pues bien, la actual administración, que no es onerosa en manera alguna, es ahora sumamente celosa en

cuanto se refiere a la inversión de dineros fiscales.

En sesión pasada se hizo una observación que creo conveniente rebatir. Se dijo que la proporción de ferrocarriles particulares en el mundo aumentaba considerablemente con relación a la de ferrocarriles fiscales.

Es efectivo que hai en el mundo más ferrocarriles particulares que ferrocarriles de los Estados, pero esto se debe a que las vías férreas de Estados Unidos son en su totalidad de particulares, siendo de advertir que la red ferroviaria de este país es realmente inmensa. Pero la tendencia universal es el acaparamiento por el Estado de los ferrocarriles particulares, i para demostrarlo voy a leer una lista de la extensión de líneas férreas en poder de los Estados i de particulares en varios países del mundo.

En Alemania habia en 1855 cuatro mil doscientos sesenta i cuatro kilómetros de ferrocarriles en poder del Estado, i cuatro mil veinticuatro en poder de particulares. En 1866 el Estado alemán tenia trece mil ochocientos seis kilómetros i los particulares once mil setecientos cincuenta i cinco. En 1910, i llamo sobre esto la atención del Senado, los ferrocarriles del Estado en Alemania tenian una extensión de cincuenta i cinco mil setecientos veintidos kilómetros i los particulares habian disminuido a cinco mil cuatrocientos veintiseis kilómetros.

En Austria hace algunos años todos los ferrocarriles estaban en poder de particulares, i en 1911 el Estado tenia en su poder diecisiete mil quinientos cincuenta kilómetros i los particulares solo cuatro mil seis, es decir, el Estado tenia cuatro veces más que los particulares.

El año 1867 en Hungría habia solo ciento veintitres kilómetros de ferrocarriles en poder del Estado, i en poder de los particulares tres mil trescientos cuarenta i siete. En 1882 tenia el Estado en Italia seis mil ciento cincuenta i cuatro kilómetros de vías férreas i los particulares mil cuatrocientos setenta i tres; en 1911 los primeros habian aumentado en catorce mil doscientos i los segundos en tres mil solamente.

En 1887 en Bélgica habia en poder del Estado dos mil ciento cincuenta i siete kilómetros de ferrocarriles, i en manos de particulares mil cuatrocientos ochenta i siete; en 1910 los primeros habian aumentado a cuatro mil trescientos diecinueve i los segundos habian disminuido a trescientos noventa i uno.

A fin de no fatigar la atención del Senado no sigo leyendo estos datos.

Se ha dicho que en Estados Unidos está de tal manera arraigada la idea de que los ferrocarriles deben estar en manos de particulares que Mr. Bryan, cuando fué candidato a la Presidencia de la República, salió derrotado por sostener que los ferrocarriles deben estar en manos del Estado. Desde luego, es de advertir que cuando Mr. Bryan fué candidato a la Presidencia de la República, el partido contendor estuvo unido i, por motivo de ir compacto a la lucha, derrotó al candidato demócrata; el que ahora triunfó, fué porque encontró a los otros partidos divididos.

Pero si Mr. Bryan hubiera sido derrotado la vez que fué a la lucha eleccionaria nada mas que por ser partidario de la adquisicion por el Estado de los ferrocarriles particulares, ese seria el argumento mejor que podria hacerse en contra de las grandes empresas ferrocarrileras, porque estaria probando la incontrarrestable influencia que ejercen esas grandes compañías, puesto que pueden obtener la derrota de un candidato de gran prestigio i si esas compañías constituyen un grave peligro en los Estados Unidos, es de preguntarse, ¿qué caracteres tendria ese peligro entre nosotros?

El honorable Senador por Curicó se expresaba favorablemente en sesion anterior respecto de la administracion particular de los ferrocarriles italianos. Yo creo que los datos suministrados a Su Señoría acerca de este punto son equivocados.

Los ferrocarriles italianos, cuando estuvieron en poder de particulares, fueron una calamidad mucho mayor que los nuestros en su peor época. I para demostrarle basta citar un hecho: para que esos ferrocarriles pudiesen marchar, el Estado, con posterioridad a la fecha en que los adquirió, se vió obligado a gastar mil millones de liras en su mejoramiento. Un periódico editado en Berlin habla sobre la forma en que los ferrocarriles le fueron entregados al Gobierno italiano. Dice así:

«MISERIA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

(Artículo traducido del *Echo de Berlin*, año 1906, por el ingeniero don Teodoro Schmidt.—Temuco).

Los trenes, a su partida, son asaltados por el público, que desde mucho tiempo ántes de ésta llega a las estaciones para alcanzar un asiento. Los carros de segunda clase de los trenes espresos i estaciones principales, van mas que repletos i es fácil ver diariamente a personas de última condicion social viajando pipenrmera clase or temor de morir afixiados

a causa de las apreturas. Con el objeto de poder acojer a la gran cantidad de viajeros, se agregan a los trenes carros viejos, casi inútiles para el servicio, haciendo por esto las locomotoras un desgaste superior a sus fuerzas, ya que, por escasez de aquéllas, es imposible dividir los trenes.

No es mejor el servicio de carga de los ferrocarriles. En los puertos, especialmente, existe una escasez crónica de carros, i varias fábricas caen en receso por el peligro constante de no recibir el carbon a tiempo.

Como un dato curioso, digno de ser citado, debemos hacer presente que en toda Italia no solo hai carros sino trenes completos en que no existe un solo escusado. Esto sucede, por ejemplo, en la via principal del ferrocarril de Treviglio a Bergamo.

Al viajero, en este caso, no le queda otro recurso que bajarse a medio camino para hacer sus necesidades i tomar el tren siguiente para llegar a su destino. Si viaja provisto de este servicio.

El ferrocarril norte de Milan no tiene carro alguno con escusado, aunque recorre distancias de cincuenta a setenta kilómetros en dos horas de marcha. Esto parece increíble, pero es la verdad.

El señor Mario Mazzucheli, miembro de la Cámara de Comercio i uno de los mas conocedores del problema de los ferrocarriles italianos, en un artículo publicado en el *Sole* los llamaba «una verdadera vergüenza nacional.» En los puertos de la Italia norte, la carencia de carros ha orijinado una situacion por demas apremiante. En igual caso se encontraba anteriormente la Italia sur, en particular Apulia, que era la mas afectada por este mal durante la época de las cosechas; pero los habitantes de esta parte supieron levantar mas en alto sus protestas que los paisanos de Jénova i del Mano del Po, i entónces la Direccion Jeneral de Ferrocarriles se apresuró a enviar una gran cantidad de carros al sur durante el tiempo de las cosechas.

En el norte de Italia es donde se hace sentir con mas fuerza la falta de equipo. En Jénova, por ejemplo, hai casos en que se necesitan diariamente mil quinientos carros i solo se puede disponer apenas de la mitad de este número. Mas de doscientas cincuenta mil toneladas de carga se hallan depositadas en los muelles i embarcaciones alquiladas al efecto, i que no pueden ser espedidas por falta de carros. Los almacenes están llenos i la descarga de los buques que llegan a este puerto es impedida por esta dificultad, viéndose obligados los ajentes comerciales i de vapores a



alquilar sitios especiales para depositar sus cargamentos. Los armadores comisionistas i comerciantes de Jénova, Savona, Epezia i Venecia, amenazan con el paro jeneral en caso de que la situacion no mejore. Varias grandes fábricas de algodón han ensayado con resultados positivos la provision de su materia bruta por Bremen, Rotterdam i Havre, por ser mejor i mas rápido el servicio por estas vias, aunque la distancia es mucho mas grande. Algunas fábricas de abono artificial de Ferrara han tenido que disminuir su explotacion o cerrar sus puertas por no recibir a tiempo el material.»

El honorable Senador por Cautin manifestaba que no era de despreciar la iniciativa particular en materia de construccion de ferrocarriles, por cuanto los ferrocarriles particulares fomentaban en alto grado la riqueza pública. Yo no digo que sea de despreciar la iniciativa particular en esta materia; lo que digo es que los ferrocarriles particulares que hai en el pais habrian dado mejor resultado en manos del Estado en cuanto se refiere al desarrollo de la industria privada. El ferrocarril de Tarapacá, por ejemplo, como saben los señores Senadores, comenzó el año 1878 cobrando veinte peniques por el flete de cada quintal de salitre, i merced a la competencia tuvo que bajar ese flete, que mantenía arruinada a aquella rejion, pues era imposible explotar muchas salitreras a causa de que los altos fletes les mataban toda utilidad.

El señor **Balmaceda**.—¿Qué ferrocarril le hizo competencia?

El señor **Charme**.—Las carretas.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Exacto. El llamado godó González construyó caminos i estableció un servicio de carretas, con lo cual hizo competencia a la empresa del ferrocarril, que por esa causa estuvo a punto de quebrar.

Seria mui interesante hacer la historia completa del ferrocarril de Tarapacá, porque ella seria el antecedente mas precioso para probar que, así como a veces los ferrocarriles particulares desarrollan eficazmente la riqueza pública, en ocasiones tambien el auxilio que prestan es insignificante, i que si estuvieran en manos del Estado prestarían servicios mucho mas eficaces.

Repito que, en mi concepto, los ferrocarriles deben estar en manos del Estado, porque constituyen el servicio público mas importante; i deben estarlo, porque al lado de la consideracion de que fomentan el desarrollo de la riqueza de la Nacion, hai la circunstancia a que aludí hace un momento, de que estando

los ferrocarriles en manos del Estado, se contribuye al fomento de ciertas industrias, como la maderera i carbonífera, lo que no sucederia si estuvieran en manos de empresas particulares. De manera que al problema de los ferrocarriles están ligados muchos otros problemas de los cuales los Poderes Públicos no pueden desentenderse. Una compañía que se hiciera cargo de nuestras líneas férreas, lo haría con el único propósito de obtener utilidades, i éstas saldrian fuera del pais, como salen las utilidades de la industria salitrera, las del bórax, las de las minas i la mayor parte de las que obtiene la industria de transporte marítimo. Agrégase a esto el pago de los intereses i amortizacion de la deuda interna, el pago de cupones de bonos hipotecarios a oro. A esta ya larga lista de éxodo de dinero al extranjero habria que agregar todavía las utilidades de los ferrocarriles, en caso de que pasaran a manos de una empresa particular.

Aparte de este orden de ideas jenerales, he manifestado ya el peligro inmenso que importa el arrendamiento de los ferrocarriles. Se ha dicho que ese peligro no existe por cuanto el Gobierno puede tomar medidas a fin de que la compañía arrendataria no cometiera abusos de ningun jénero. En realidad esto es imposible, aun en los paises perfectamente organizados, que renuevan constantemente sus leyes de policia de ferrocarriles i que tienen autoridades enérgicas i personal adiestrado para fiscalizar a las empresas. No obstante todas esas circunstancias, el peligro existe. A este respecto, voi a permitirme leer la opinion que sobre este punto da Ulrich:

«En efecto, el empleo de bonificaciones, devoluciones secretas de fletes eran de uso corriente i escapaban a toda sancion. Las leyes de concesion de Francia, Prusia, Inglaterra i Estados Unidos, consultan la interdiccion de ellas, pero parece inútil agregar que es de una gran facilidad eludir esta obligacion.»

En la esposicion de motivos del proyecto de lei prusiano, para el rescate de varias líneas privadas (octubre de 1879) se lee lo siguiente:

«La posibilidad de beneficiar un solo remitente con ventajas incorrectas está tan extendida que no puede ser impedida por medio de una vijilancia séria i duradera, ejercida por el control del Estado. Las devoluciones de fletes pueden ser hechas en segunda o tercera mano por intermedio de ajentes secretos, por los fallos de reclamaciones convenidas de antemano i ficticias, etc., hechos que escapan al conocimiento del público i al control del Estado. Para favorecer un interesalo ilegalmen-

te, los ferrocarriles pueden acordar diferentes facilidades de transporte i mostrarse «concedientes» en sinnúmero de circunstancias: por ejemplo, autorizar el depósito de mercaderías en bodegas, devolver los bodegajes i sobre-estadias, satisfacer los deseos especiales de un remitente con perjuicios de los otros despachar sus mercaderías con marcada preferencia, variar en favor de ellos los plazos de carga i descarga, etc. Los mejores clientes, los mas fuertes remitentes obtienen fácilmente todo eso, al pequeño espedidor se le aplica estrictamente el reglamento.»

En su tratado de tarifas de ferrocarriles trata Urich esta materia, en la siguiente forma:

«Es un hecho establecido que en todos los países los ferrocarriles explotados por concesionarios, a pesar de las estrictas prohibiciones, han acordado bonificación en gran número. Cuando el Estado prusiano readquirió sus ferrocarriles se constataron numerosos casos, en los cuales, a pesar de las estipulaciones espresas de la lei de 3 de noviembre de 1883, las empresas privadas aplicaban tarifas que eran ignoradas del público (ciento ochenta i cuatro casos en cuatro años).

La devolucion secreta de fletes estaba muy floreciente en Austria con gran detrimento del interes jeneral i de los mismos ferrocarriles. Se le ha podido limitar recientemente, se le ha hecho ménos perjudicial, pero aun se emplea con gran frecuencia, segun ha podido demostrar la investigacion del año 1883.

En Inglaterra i Estados Unidos, países de tarificación privada se emplea en grande escala. Para casi todos los transportes importantes hai acuerdo especial entre el remitente i la Compañía i en consecuencia reduccion de fletes sobre los corrientes.»

Por último agrega:

«Es un error reprochar a las empresas privadas i a sus directores el hecho de hacer primar el interes privado sobre el interes público. Es así como deben proceder i procediendo de otra manera, faltarian a sus deberes respecto de los accionistas.

Es tambien un trabajo inútil de pretender por la lei i los actos de concesion encaminar los ferrocarriles explotados por el principio de la administracion privada a preocuparse de los intereses jenerales. Sus tarificaciones i su régimen comercial obedecen exclusivamente al interes privado. Respecto al interes público no puede ser obtenido, sino colocando los ferrocarriles en mano de la accion pública. No es sino entónces que se puede sustituir a una tarificación conforme al interes pri-

vado una tarificación conforme al interes público.»

He aquí la prueba del hecho a que vengo refiriéndome. En opinion del consejero alemán que he citado, todas las medidas i precauciones que se toman para evitar que las compañías particulares abusen, quedan en el papel, pues ellas continúan abusando, favoreciendo a los que quieren, haciendo contratos de porteo con perjuicio del interes privado i público.

El señor **Aldunate** (Presidente).—A segunda hora podrá continuar Su Señoría.

Se suspende la sesion.

*Se suspendió la sesion*

## SEGUNDA HORA

### Convenciones internacionales

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

El señor **Secretario**.—Se han presentado tres informes de la Comision de Relaciones Exteriores, recaidos en los siguientes asuntos:

En la Convencion que reglamenta el tráfico comercial de Bolivia por el territorio chileno;

En el tratado de arbitraje celebrado con Italia; i

En el proyecto de la Cámara de Diputados que autoriza la adhesion de Chile a la Convencion Internacional Sanitaria, suscrita en Roma.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Si al Senado le parece, podrian tratarse estos proyectos en las sesiones del lunes, martes i miércoles próximos, un proyecto en cada sesion, a fin de no quitar mucho tiempo a los asuntos en tabla.

Queda así acordado.

### Reorganizacion de los ferrocarriles

El señor **Aldunate** (Presidente).—Puede continuar usando de la palabra el señor Ministro de Obras Públicas.

El señor **Zañartu** (Ministro de Obras Públicas).—Habia pensado prolongar por algunos minutos mas mis observaciones, pero se me ha hecho presente la conveniencia de que sea despachado cuanto ántes el proyecto de reorganizacion de los ferrocarriles; hace pocos momentos me manifestaba esto mismo un empleado enviado ex-profeso por el señor Director de los ferrocarriles. En la esperanza de que este debate termine en la sesion de hoy prolongándola si fuere necesario, o, por o

ménos, que se acuerde destinar al proyecto otra sesion de esta semana para concluir la discusion, renuncio a hacer uso de la palabra.

El señor **Salinas**.—Concurro con el señor Ministro en la conveniencia de apresurar el término de este debate; pero comprenderá el Senado que me es indispensable contestar por lo ménos algunas de las observaciones hechas por Su Señoría en la presente sesion.

El señor Ministro ha manifestado, talvez con involuntaria exajeracion, ideas poco favorables a la iniciativa i a la accion de los particulares en la industria de los ferrocarriles.

Digo que esta exajeracion es talvez involuntaria, nacida del calor de la discusion, porque no hace mucho el Gobierno ha manifestado ideas mui semejantes a las mias respecto de esta interesante materia. En efecto, con fecha 13 de noviembre del corriente año, el Ejecutivo presentó un proyecto de lei en el cual se establecen ciertas disposiciones sobre la construccion o explotacion de ferrocarriles particulares; proyecto que lleva la firma de S. E. el Presidente de la República i del propio señor Zañartu, como Ministro de Obras Públicas.

Voi a leer una parte del preámbulo de ese proyecto de lei. Dice así: «El Gobierno atribuye capital importancia a la intervencion de los particulares en la explotacion de los ferrocarriles, que ellos mismos deberán vijilar como directamente interesados en su correcto funcionamiento i en su prosperidad económica. La administracion de los ferrocarriles del Estado es de por sí bastante onerosa para recargarla indefinidamente con nuevos servicios que el interes privado puede atender con mayor eficacia. De esta manera se irá despertando el espíritu de asociacion, que es la base verdadera i fecunda de todo progreso industrial, i el público se irá habituando a no esperar todo del Estado, como sucede hasta hoy.»

Ya ve el Honorable Senado como está de acuerdo conmigo el señor Ministro respecto de la importancia que tiene la iniciativa privada en la explotacion de los ferrocarriles, i acerca de lo oneroso de la explotacion fiscal; como asimismo respecto de la conveniencia que hai en que el público no lo espere todo del Estado providencia, del Estado socialista.

Con este antecedente, puedo decir que estamos de acuerdo con el señor Ministro en el punto fundamental; pero aparte de esas ideas de principio, puedo hacer valer los resultados prácticos obtenidos en otros paises merced a iniciativa particular aplicada a la industria transporte.

En una de las sesiones anteriores hice referencia a los resultados obtenidos en la explotacion de las líneas férreas de los Estados Unidos, del Brasil i de la República Argentina. Todos esos paises deben su gran progreso a los ferrocarriles particulares.

En los Estados Unidos la iniciativa particular ha tendido cuatrocientos mil kilómetros de ferrocarriles; en el Brasil es de mas de diez mil kilómetros, i explota mas de siete mil kilómetros de las vias férreas construidas por el Estado, en virtud de contratos de arrendamiento; i en la República Argentina, de treinta i tres mil kilómetros de ferrocarril que hai, solamente cuatro mil están en manos del Estado.

Debemos tener presentes los ejemplos que nos proporcionan estos paises americanos, porque son los que marchan a la cabeza de la civilizacion en este continente.

Quiero referirme especialmente a los resultados que ha dado esta explotacion en el Brasil.

Para que el Senado pueda formarse una idea de la política brasilera en materia de explotacion de ferrocarriles, voi a dar algunas informaciones que he tomado de la *Revista Internacional de Ferrocarriles*:

«El Gobierno del Brasil, dice esa revista, ha abandonado la política de explotacion por el Estado, porque ha resultado excesivamente gravosa, como lo ha sido en toda la América del Sur, principalmente en el Perú i en Chile.»

Vea la Cámara cómo se nos cita especialmente entre los pueblos aquejados por este gana-pierde de los ferrocarriles.

Por lo que respecta al Brasil, bastan algunos ejemplos para demostrar lo que estoi sosteniendo.

El ferrocarril de Sobral, construido por el Gobierno i explotado por él desde 1881 hasta 1897, se encontró en déficit todos los años. El coeficiente de explotacion fluctuó siempre entre ciento veinticinco por ciento i doscientos cincuenta por ciento.

Pues bien, desde el dia en que esta línea fué arrendada, el coeficiente bajó a setenta por ciento.

Igual fenómeno se observó en el ferrocarril de Batuidad, de la línea de Porto Seguro a Uruguayana, cuyo coeficiente fué superior a ciento por ciento bajo el réjimen fiscal, i bajó a sesenta por ciento desde que fué explotado por la compañía arrendataria.

Un caso mas digno de mencion es el ferrocarril de Paraná, que habiendo sido al principio de propiedad de una compañía particu-

lar, fué adquirido despues por el Estado. El coeficiente de esta línea, en el tiempo de la explotación privada, habia sido siempre inferior al cincuenta por ciento, pero este factor se resintió inmediatamente que la línea pasó a manos del Estado, subiendo a cincuenta y cinco por ciento en 1903 i a cincuenta y ocho por ciento en 1904. El Gobierno se alarmó en vista de este resultado i con previsor acuerdo se apresuró a arrendarlo. Tan pronto como la línea salió del poder del Estado, el coeficiente bajó a treinta y ocho por ciento, i en esta cifra se mantiene hasta el momento actual, sin haberse introducido alteracion alguna en las tarifas.

Resultado: al pasar este ferrocarril a la explotación por el Estado, aumentó su coeficiente de gastos en nueve por ciento, i al volver a la explotación por una compañía, redujo ese factor en un veinte por ciento.

Seria ocioso multiplicar los ejemplos, que son todos análogos. Para mi propósito basta llamar la atención hácia el hecho de que el Gobierno del Brasil, aleccionado por la experiencia, adoptó a firme la política de renunciar a la administración directa de sus ferrocarriles i de arrendar todas o casi la totalidad de sus líneas.

Esta nación prosigue con mucha actividad la construcción de ferrocarriles en todo el territorio; pero tan pronto se termina una línea, se apresura a arrendarla.

Ahora bien, ¿por qué no podríamos nosotros hacer lo mismo que con tan excelentes resultados hace el Brasil?

Supongamos que arrendamos la red central a una compañía particular, en contrato de administración interesada, sobre bases análogas a las que ha conseguido aquella nación, por ejemplo, con una participación para el Estado del diez por ciento de la utilidad bruta, que es moderada.

Supongamos que, según le teme el señor Ministro, esa Compañía consiguiera una buena utilidad, como el seis por ciento del capital de la empresa, que siendo de doscientos cincuenta millones de pesos oro, equivaldría a quince millones de pesos oro de utilidad.

En tal caso, tendríamos, en primer lugar, que el Gobierno ahorraría las pérdidas anuales que, por término medio, suman veintidos millones de pesos, i que obtendría, además, una ganancia de siete millones de pesos al año por su participación en las entradas brutas calculadas en setenta millones; en todo, veintinueve millones de pesos al año.

En vista de tal resultado, no sería de lamentar que la Compañía arrendataria, despues

de hacer un servicio tan positivo al Estado, ganara por su parte algun dinero.

Voy a esponer ahora algunos datos relativos a las condiciones de los contratos de arrendamiento o de administración interesada en el Brasil.

El Estado entrega a las Compañías las líneas i el material rodante i les exige que al término del plazo le sean devueltas las líneas i el material en perfecto estado de servicio.

Se reconoce a las Compañías un capital inicial, i todo trabajo que importe una mejora, puede ser reconocido por el Gobierno como aumento de capital, el cual es fijado semestralmente, de acuerdo con los ingenieros de la oficina central.

El plazo del arrendamiento varia entre treinta i sesenta años.

Las Compañías pagan:

1.º Una cuota fija, llamada de fiscalización, que se destina a atender los gastos del Departamento de Control, el cual vela por el cumplimiento de las obligaciones impuestas a aquéllas por sus respectivos contratos.

2.º Un cánón de arrendamiento anual, que varia según la fórmula adoptada.

Por lo jeneral, ese cánón es de un tanto por ciento de la entrada bruta, el cual aumenta en proporción a las entradas, i además, un veinte por ciento de la parte de las utilidades netas que excedan del doce por ciento del capital fijado. En este caso, el Gobierno tiene el derecho de bajar las tarifas en una cantidad correspondiente a su cuota en la participación de las utilidades.

He aquí algunos ejemplos:

El ferrocarril de Bahía a San Francisco paga un cinco por ciento de la entrada bruta; el Central Bahía diez por ciento; el de Nazareth el veinticinco por ciento. Naturalmente, la proporción varia según la importancia de las líneas i la intensidad del tráfico.

Las Compañías construyen nuevas líneas i obtienen en cambio ciertas concesiones especiales. La de Rio Grande ha duplicado su red a su propio costo, obteniendo en compensación una cuota de arrendamiento mas baja. En otros casos el Gobierno paga la mitad del costo de construcción de las nuevas líneas.

Debo llamar la atención del Senado i del señor Ministro hácia un hecho que manifiesta con evidencia la obra de progreso realizada por estas Compañías particulares. Todas ellas, según la revista de la cual tomo estas informaciones, se preocupan vivamente de impulsar el desarrollo industrial del país i de aumentar el tráfico de sus líneas.

La South Brazilian Lumber C.º ha compra-

do ciento ochenta mil hectáreas al sur del Rio Negro i explota los bosques, no solo para proporcionarse combustibles i durmientes, sino tambien para provocar un tráfico que ha llegado a ser importante hácia otras rejiones del Brasil i hácia la República Argentina.

El ferrocarril de El Dorado ha establecido aserraderos i talleres de reparacion de maquinaria agrícola, en beneficio de la rejion que sirve.

El ferrocarril de Victoria ha contribuido a la creacion de una sociedad que explota vastos yacimientos de hierro situados en el trayecto de sus líneas.

Otras Compañías han fomentado diversos negocios industriales, a fin de crearse una fuente de transporte para sus líneas. Así contribuyen eficazmente al desarrollo del pais.

El señor Ministro ha aseverado que en ningun pais del mundo se exige a las empresas ferroviarias que sirvan el interes de sus capitales, porque en todas se considera que los ferrocarriles están destinados a fomentar la riqueza pública, servicio que debe hacer el Estado, aun con cierto sacrificio pecunario, en provecho de los intereses públicos. Esta aseveracion del señor Ministro es errónea. El concepto universal en esta materia es, por el contrario, que los ferrocarriles, no solo deben costear sus gastos, sino servir los intereses i la amortizacion de los capitales invertidos en ellos. Cuando esto no se consigue, el hecho produce fundada alarma.

Su Señoría nos ha citado el caso de Italia, en donde el Estado solo obtiene cuarenta millones de liras, como producto líquido de sus ferrocarriles. En ese pais fueron espropiadas las líneas férreas particulares en una época de profunda crisis económica e industrial. La administracion de ellas era deficiente, a causa de esa circunstancia i porque presentado al Parlamento el proyecto de espropiacion, las Compañías descuidaron el servicio. Cuando esas líneas férreas estaban en poder de Compañías particulares, producian, mas o ménos, sesenta i cinco a setenta millones de liras de ganancia al Estado; desde el momento en que pasaron a poder del Estado, desapareció esa entrada, i a la vez desapareció la contribucion que pagaban esas Compañías en su calidad de sociedades industriales.

Hoy dia los ferrocarriles italianos producen solamente una utilidad de trece millones de liras. Es verdad que en las entradas de la nacion aparece una suma mayor como producto de sus líneas férreas; pero segun la *Revista Internacional*, esto se debe a que se ha imputado al presupuesto jeneral veinticinco millones

de liras que ántes eran de cargo de la Empresa i todavía se ha disminuido en cuatro o seis millones de liras la parte que se destinaba de las entradas para atender a los gastos de reparacion de la via i renovacion del material.

Estos hechos producen justificada alarma en Italia i son objeto de comentarios en las revistas europeas.

Ha citado tambien el señor Ministro el caso de Francia en donde, segun Su Señoría, no se exige a los ferrocarriles que costeen el servicio de sus deudas. Este es otro error de Su Señoría. El hecho de que la línea del Gran Oeste no alcance a satisfacer sus cargas financieras ha producido una gran alarma en ese pais, aun cuando esa Empresa costea sus gastos de explotacion. Pero entre nosotros no causa alarma ni el hecho de que los ferrocarriles no sirvan su deuda, ni el de que no alcancen a pagar sus gastos de explotacion. En diez años los ferrocarriles nos han impuesto una pérdida de doscientos millones de pesos. Dentro de cinco años mas, talvez duplicaremos esta suma. Llegaremos así a labrar el descrédito del pais en el mercado europeo, por nuestra falta de cuidado para exigir a las empresas industriales del Estado llamadas reproductivas, que realmente lo sean.

Por otra parte, debo hacer presente que esta idea de entregar los ferrocarriles en arrendamiento, no es nueva en esta Cámara. En 1906 el señor Abdon Cifuentes inició un debate sobre la explotacion de los ferrocarriles, manifestando ideas análogas a las que yo he desarrollado en este debate.

Alarmaba al honorable señor Cifuentes el hecho de que los ferrocarriles, hasta el año 1906, hubieran dejado cuarenta millones de pesos de pérdida. Consideraba que una situacion semejante no podia continuar i que era de todo punto necesario entregar los ferrocarriles a empresas particulares, a fin de evitar los sacrificios enormes que su explotacion imponia al Estado. Dió las mismas informaciones relativas al mal resultado de las empresas dirigidas por el Estado en otros paises, i despues de impresionar a la Cámara con la abundancia de sus datos i los fundamentos de sus observaciones, propuso en la sesion de 1.º de setiembre de ese año el siguiente proyecto de acuerdo:

«El Senado veria con agrado que el Presidente de la República procediera a hacer estudios de bases o condiciones de arriendo de todas o parte de nuestras líneas férreas.»

Votado ese proyecto de acuerdo, fué aprobado por doce votos contra siete. Como se

ve, la idea de dar en arrendamiento los ferrocarriles era ya sostenida cuando esa Empresa arrojaba una pérdida de cuarenta millones de pesos. Con mayor razón puede proponerse hoy, cuando la pérdida alcanza a doscientos millones, i cuando la Empresa nos pide una nueva ayuda de cinco millones de libras, o sea, de ciento veinticinco o ciento treinta millones de pesos. Creo que las circunstancias actuales son mucho mas graves que las de 1906 i manifiestan con evidencia la necesidad de adoptar aquellas medidas para eliminar o reducir los sacrificios que impone al Fisco la explotación de sus líneas.

Al ménos, por via de ensayo, podria entregarse en explotación por particulares una parte de los ferrocarriles, lo que nos daría una base de comparación para comprobar si es o nó ventajoso el sistema.

El señor Ministro nos decia que algunas líneas particulares estaban mal administradas. Yo preguntaría a los interesados, esto es, a los pasajeros i a los remitentes de carga, a los industriales que se sirven de los ferrocarriles particulares, si desean que el Estado tome la explotación por su cuenta, i estoi cierto que me contestarían: librenos de esa calamidad!

Fundado en estos antecedentes i sin entrar en mayores detalles, en obsequio de la brevedad, daré mi voto al proyecto de acuerdo presentado por el honorable Senador de Curicó, no solo porque es mas comprensivo que el proyecto de lei formulado por el honorable Senador de Santiago, sino porque ademas, es ménos complicado i deja en plena libertad al Gobierno para que pueda proponer cualquiera medida.

La mocion del señor Valdes Vergara, aunque contiene ideas mui dignas de ser tomadas en cuenta, ofrece el inconveniente de dejar al Gobierno sin libertad de acción para elegir el camino que mas convenga. En cambio, el proyecto de acuerdo del honorable señor Lazcano permite al Ejecutivo formular algun proyecto de arrendamiento i proponerlo como base al Congreso para que éste resuelva lo que considere mas conveniente.

El señor **Zañartu** (Ministro de Ferrocarriles).—Solo deseo manifestar en respuesta a las últimas palabras del honorable Senador de Cautin que el Gobierno, aunque está convencido de la bondad de su proyecto, no sniega en absoluto a estudiar cualquiera otra idea, i que, por el contrario, todo lo que se le proponga lo estudiará atentamente para ver si es aplicable i conveniente al mejor servicio.

Como tengo esperanzas de que la discusión

jeneral de este negocio pueda terminar ahora, me permito rogar al Senado tenga a bien prorrogar por una media hora la presente sesion.

El señor **Urrejola**.—Hai un acuerdo anterior para ocuparnos de solicitudes particulares de seis a seis i media.

El señor **Echenique**.—En ese caso, podria acordarse continuar esta discusión en la sesion de mañana, que está destinada a otros asuntos de la tabla.

El señor **Claro Solar**.—No convendría alterar la tabla de la sesion de mañana: seria preferible prorrogar la presente sesion.

El señor **Urrejola**.—No creo que haya antecedentes para pensar que puede terminar hoy el debate; por el contrario, sé que hai algunos señores Senadores que desean usar de la palabra.

El señor **Yáñez**.—En la sesion de mañana puede hacerse indicacion para continuar con el presente debate i entónces se adoptaría alguna resolucion.

El señor **Lazcano**.—Como parece que no hai acuerdo para prorrogar la sesion, i comprendiendo que el deseo de la Cámara, que por cierto yo no he de contrariar, es poner rápido término a este debate, voi a aprovechar el poco tiempo que queda para decir unas cuantas palabras en respuesta al señor Ministro de Ferrocarriles.

Debo comenzar por declarar una vez mas que reconozco que el personal superior de la Direccion actual de los ferrocarriles es de indiscutible celo i competencia. No conozco al señor Guzman, pero sé que tiene versacion, patriotismo, ilustracion i mucha voluntad para el servicio, de modo que él i el personal que le acompaña son una buena garantía del correcto desempeño de sus funciones.

Ademas, debo insistir en que yo no he venido a atacar el personal, sino el régimen. En todo el pais existe el convencimiento de que la administracion de los ferrocarriles, considerada en su aspecto económico, no solo es mala, sino que es desastrosa i merece ser modificada de una manera sustancial. Sin embargo, el señor Ministro, lo que es mui sensible, dado su empeño por mejorar este servicio, piensa de distinta manera. Cree Su Señoría que esta administracion, confiada al Estado, como lo está actualmente, puede ser buena; mientras tanto, los hechos universales i conocidos, que no repito por no molestar al Senado, demuestran que el sistema del Estado-empresario ha sido desastroso en todas partes, con escepcion de Alemania. Pero es porque en Alemania impera el régimen militar en el servicio de los

ferrocarriles, i ademas, porque el Gobierno tiene un poder bastante para resistir las influencias de los partidos políticos que todo lo malean. De manera que el caso de excepcion citado por el señor Ministro no prueba nada.

Con relacion a lo que pasa en Suiza, tengo informaciones que me permiten asegurar que ese réjimen no ha dado buenos resultados. Sin embargo, aun admitiendo que haya correspondido a lo que era de desearse, debe tenerse presente lo que ya he manifestado otras veces, que ese pais constituye una verdadera excepcion por el desarrollo de la instruccion, que está tan propagada, que todos los extranjeros afirman que no se puede distinguir al pobre del rico en las reuniones públicas, porque no se diferencian en sus maneras ni en su cultura. Un pais así no puede servir de ejemplo ni pueden adoptarse sus leyes i procedimientos sin ver primero si son o no adaptables a otro pais de condiciones diversas de ilustracion i cultura.

A este propósito recordé lo ocurrido con la comuna autónoma, sistema que ha dado en Suiza espléndidos resultados, pero por la razon que ya he dicho, por la admirable educacion de su pueblo. De manera que el señor Ministro al citarnos algunos paises de Europa para sostener su tésis ha admitido informaciones que no son completamente exactas, i no ha conseguido desvanecer lo que yo vengo sosteniendo, esto es, que en Europa el réjimen del Estado-empresario ha producido malos resultados.

Tengo a la mano el detalle de los coeficientes de explotacion de los ferrocarriles franceses; aunque Su Señoría acaba de decir, contestando al honorable Senador señor Salinas, que el coeficiente de explotacion no es un dato que merezca mucha importancia. Es sensible que Su Señoría piense de esta manera, porque el coeficiente de explotacion, ya se trate de ferrocarriles particulares o del Estado, es un indicio cierto de la buena o mala direccion de una Empresa.

El Gran Oeste a que Su Señoría se referia en la sesion anterior tiene un coeficiente de setenta i dos; entretanto, la Compañía del Norte tiene un coeficiente de cincuenta i ocho; la Compañía del Este, cincuenta i nueve; la de Orleans, cincuenta i tres; la del Centro, cincuenta i cuatro; la de Paris-Lyon-Mediterráneo, cincuenta i tres; todas estas líneas son particulares, i como puede verse, sus coeficientes son mucho mas bajos que el del ferrocarril fiscal del Gran Oeste, que llega a setenta i dos.

Pero observaba el señor Ministro que el

Estado procura principalmente el beneficio de las industrias, que no intenta hacer el negocio pecuniario que están obligadas a buscar las compañías particulares. Ya he recordado antes cuán fundados han resultado los motivos que tuvieron los departamentos que recorren el ferrocarril del Gran Oeste para oponerse a que el Gobierno adquiriera la línea. Recordé que de ochenta Diputados que representaban en la Cámara francesa a esos departamentos, setenta i seis votaron en contra de la lei de adquisicion, que los socialistas impusieron a Mr. Clemenceau, i tan solo cuatro votaron a favor; de los Senadores que representaban esos mismos departamentos, tan solo dos votaron en favor de la lei. Los hechos han venido a justificar esta resistencia casi unánime.

El honorable señor Ministro se refirió tambien a lo que ocurre en Italia, i aseguraba que mientras los ferrocarriles fueron particulares, en los veinte años corridos del año 1884 a 1905, en que se dictó la lei de espropiacion por el Estado, los resultados habian sido desastrosos. Mientras tanto, todas las estadísticas i todos los especialistas que han escrito sobre la materia, manifiestan precisamente lo contrario. Fué tambien efecto de una imposicion de los socialistas, lo mismo que en Francia, la lei italiana que quitó los ferrocarriles a las empresas particulares para ponerlos en manos del Estado.

Desde ese momento comenzó tambien el desastre. Hai allí tres comisiones distintas que fiscalizan i dirijen el servicio: una que asesora al director, otra parlamentaria compuesta de seis Senadores i seis Diputados, i otra de vijilancia que lleva sus informes i observaciones al Ministro del Interior. Estas comisiones, en vez de contribuir a mejorar el servicio, lo perturban profundamente, de tal manera que no me esplico cómo el señor Ministro ha podido decir que hoi ese servicio es correcto. La administracion fiscal es causa de perturbaciones no solo para el buen servicio de los ferrocarriles, sino tambien para la política misma, pues es sabido que el Ministerio Ghio-litti casi fué derribado por el retardo de un tren.

El señor **Aldunate** (Presidente).— Como ha llegado la hora, se va a constituir la Sala en sesion secreta.

## SESION SECRETA

### Solicitudes particulares

Constituida la Sala en sesion secreta, prestó su aprobacion a los siguientes proyectos de lei:

«Artículo único.—Rehabilitase al capitán de navío don Adolfo Rodríguez Reyes en los derechos que perdió por haber contraído matrimonio sin obtener previamente el permiso requerido por el artículo 1.º del título 51 de la Ordenanza Jeneral del Ejército.»

«Artículo único.—Se concede, por gracia, a la señora Ester Abé, viuda del archivero del Senado don Eduardo Pérez R., i a sus hijos menores, una pensión mensual de doscientos pesos, que disfrutará con arreglo a la ley de montepío militar.»

«Artículo único.—Concédese, por gracia, al capitán de Ejército, don Eliseo López Rei, el derecho de gozar de la pensión correspondiente a un inválido absoluto, en vez de la pensión de invalidez de que disfruta actualmente.»

Finalmente, el Senado acordó pasar al archivo, por haber perdido la oportunidad de su despacho, las solicitudes de los siguientes peticionarios:

Beauchemin Florencio, Retamales Julio César, Vera Oreste, Herreros Francisco J., González Rafael, Yávar Arturo, Vivanco Pinto Félix, Muñoz Baeza Manuel Francisco, García Vidaurre Juan Ignacio, González Fenelon, Vergara Belisario, Díaz C. Eduardo, Herrera Ricardo, Silva Juan Arturo, Varas Maximiliano, Venegas Demetrio, Prieto Zenteno Enrique, Chaparro White Guillermo, Martínez Barriga Filidor, Rodríguez Alvarez Enrique, Villarreal Benjamin, Escala Carlos A., Bari Rafael, Jiménez Luis R., Villalobos Samuel, López José Nicanor, Campos García Lorenzo, Gana Juan Carlos, Almarza Nicolas, Guerrero Bascuñan Eduardo, Urrutia Salvador, Díaz Estanislao, Rivera José Agustín, Gervis Carlos, Soto Moraga Enrique, Monreal José Antonio i Hernández Arangua Florentino.

*Se levantó la sesión.*

*Por la primera hora,*  
GABRIEL D. ELZO.

*Por la segunda hora,*  
RAFAEL EGAÑA.