

# Sesion 21.<sup>a</sup> extraordinaria en 24 de noviembre de 1913

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ALDUNATE SOLAR

## Sumario

Por indicacion de los señores Aldunate (Presidente) i Lazcano se acuerda tramitacion especial para diversos proyectos.—A peticion del señor Claro se acuerda solicitar la inclusion en la convocatoria de un proyecto que prohíbe temporalmente la esportacion de vacunos hembras.—A peticion del señor Zañartu (Ministro de Obras Públicas) se acuerda preferencia para el proyecto de reorganizacion de los ferrocarriles.—El señor Salinas amplía las observaciones que ha hecho anteriormente sobre la Empresa de Ferrocarriles del Estado.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa la discusion jeneral del proyecto de reorganizacion de los ferrocarriles.—Continúa usando de la palabra el señor Lazcano i termina proponiendo un proyecto de acuerdo.—Se levanta la sesion.

## Asistencia

*Asistieron los señores:*

Balmaceda Elías	Letelier Silva Pedro
Barros E. Alfredo	Ochagavía Silvestre
Claro Solar Luis	Salinas Manuel
Correa Ovalle Pedro	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	Valderrama José María
Lazcano Fernando	Valdes V. Francisco

I el señor Ministro de Industria i Obras Públicas.

## A Comision

El señor **Aldunate** (Presidente).—Propongo a la Cámara que acuerde pasar a Comision

el proyecto sobre reforma de los sueldos de los empleados de instruccion primaria.

## A la tabla

El señor **Aldunate** (Presidente).—Pido tambien al Senado que acuerde agregar a la tabla ordinaria el proyecto sobre bosques, pesca i caza. Este proyecto está incluido en la convocatoria, está informado por la Comision respectiva i figuraba en la tabla de las sesiones de los lunes, pero como las sesiones de estos dias han sido dedicadas exclusivamente a la discusion del proyecto sobre reorganizacion de los ferrocarriles, que demorará algun tiempo, seria conveniente agregar aquél a la tabla ordinaria.

Igual cosa propongo respecto del proyecto sobre reforma de la lei de marcas.

## Preferencia

El señor **Lazcano**.—Por mi parte, formulo indicacion para que en el tiempo sobrante de la primera hora, despues de los incidentes, de la sesion de mañana, se discuta el proyecto aprobado por el Senado i devuelto por la Cámara de Diputados; con una pequeña modificacion, sobre pastoreo de ovejas en la República Arjentina. Estoy seguro que este proyecto no ocupará por mas de cinco minutos la atencion del Senado.

El señor **Claro Solar**.—Yo me proponia formular una indicacion para que discutiéramos sobre tabla ese proyecto, que realmente tiene importancia i es urgente despachar.

## Inclusion en la convocatoria

El señor **Claro Solar**.— Al mismo tiempo, me permito rogar al señor Ministro de Indus-

tria se sirva recabar de S. E. el Presidente de la República la inclusion en la convocatoria de la mocion relativa a prohibir, durante tres años, la esportacion de hembras de ganado vacuno.

La esportacion a la República Arjentina de hembras de ganado mayor, que se inició el año pasado i que se prosigue en el actual, no solo contribuye al encarecimiento de la carne, sino que perjudica el porvenir de nuestras crianzas. Estas razones aconsejan dictar una lei que prohiba la esportacion de hembras de ganado vacuno por lo ménos durante algun tiempo.

### Preferencia

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Se me ha manifestado que seguramente en la sesion del mártes de la semana próxima quedarán despachados por el Senado los presupuestos informados por la Comision, de manera que podrá dedicar toda su atencion a los demas asuntos de la tabla. Yo rogaria a la Cámara que a partir de ese dia acordara preferencia al proyecto sobre reorganizacion de los ferrocarriles, que consta de sesenta i tantos artículos, i que de todas maneras es menester que sea resuelto, ya sea en sentido favorable o desfavorable.

Hai urgencia en que sea despachado este proyecto, porque mientras no lo sea, estará detenido en la otra Cámara el que concede fondos para la misma Empresa. Ruego, pues, al Senado que tenga a bien acordar preferencia a este proyecto mientras no tenga presupuestos que discutir.

El señor **Salinas**.—Yo aceptaria la indicacion que ha formulado el honorable Senador por Curicó en la forma en que la ha formulado Su Señoría, es decir, que el proyecto a que se ha referido el señor Senador sea tratado en el tiempo sobrante de la primera hora de la sesion de mañana, porque quiero aprovechar la hora de los incidentes de la presente en contestar las observaciones hechas por el señor Ministro de Industria sobre la administracion de los ferrocarriles.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Voi a permitirme hacer una insinuacion al señor Ministro.

La Mesa se ha preocupado de la situacion de los numerosos proyectos que penden de la consideracion del Senado, i, tomando en cuenta el tiempo que ocupará la discusion de los presupuestos, cree que, aunque se trabaje extraordinariamente durante el resto del año i en el mes de enero próximo, no habrá ma-

terialmente tiempo para despachar todos los asuntos pendientes si no se adoptan ciertos procedimientos especiales que permitan acelerar la discusion.

Así, por ejemplo, respecto del proyecto sobre reorganizacion de los ferrocarriles, seria conveniente destinar una sesion para discutir el proyecto en particular, despues que se haya agotado la discusion jeneral, a fin de que los señores Senadores traigan redactadas las indicaciones u observaciones que deseen formular. La discusion particular se concretaria entónces a los artículos que merecieran observaciones, i de esta manera ganaríamos tiempo i el proyecto quedaria despachado mas rápidamente.

Hago esta insinuacion al señor Ministro, porque pienso proponer un procedimiento análogo respecto de otros proyectos.

### Administracion de los ferrocarriles

El señor **Salinas**.—Al terminar la primera hora de la sesion en que inicié mis observaciones sobre el servicio de los ferrocarriles del Estado, me ocupaba en manifestar, con la cita de algunos hechos fundamentales, la influencia desastrosa que aquéllos ejercen en la situacion financiera del pais.

Insistia especialmente en afirmar, contra los informes proporcionados al señor Ministro, que durante los cincuenta i siete años trascurridos desde los orígenes de la Empresa, ésta no ha amortizado parte alguna de su capital de establecimiento. Me fundaba para ello en que, de la suma de utilidades obtenidas desde 1855, utilidades que el señor Ministro estima en ciento veinticinco millones oro, no se han deducido las pérdidas ocurridas desde 1895 i que tampoco se han tomado en cuenta los intereses del capital.

La respuesta del honorable señor Ministro ha venido a confirmar ambos hechos. Resulta de ella que, efectivamente, al hablar de utilidades, no se han computado las pérdidas, i que al hablar de amortizaciones, no se han considerado los intereses.

No necesito mas para el objetivo de mis observaciones.

Sea que las pérdidas en la esplotacion hayan alcanzado a ochenta millones oro, como las estimé yo, sea que solo alcancen a sesenta i cuatro millones oro, como las estima el señor Ministro, siempre llegaremos a la conclusion de que, restadas estas pérdidas de las utilidades, queda un saldo líquido de escasa importancia, suficiente apenas para cubrir durante

un corto número de años los intereses del capital.

En efecto, según el señor Ministro, el saldo líquido de ganancias alcanza a sesenta i dos millones oro. Ahora bien, sobre la base del capital actual de doscientos cuarenta i cinco millones de pesos, esas utilidades solo alcanzarían a pagar los intereses de seis años; pero aun cuando estimáramos el capital medio de la Empresa durante toda la época de su existencia en ciento cincuenta millones de pesos oro, aquellas utilidades solo alcanzarían para servir los intereses correspondientes a diez años, i, por lo tanto, no quedarían sobrantes aplicables a amortización.

I conste que he aceptado en todas sus partes los datos del señor Ministro, en lo referente al monto de las pérdidas. Según la Dirección de Contabilidad, la diferencia entre las entradas i los gastos de 1905 hasta 1912, ha sido de ciento noventa millones doscientos veinticinco mil pesos papel; pero según el señor Ministro, de esta suma solo noventa i dos millones representan una pérdida efectiva, porque el resto se ha invertido en obras que representan un aumento en el capital. Pues bien, yo acepto este cálculo de Su Señoría, no obstante que tendría razones poderosas para objetarlo, como es, por ejemplo, la de que en la cuenta de ganancias i pérdidas no he visto en muchos años figurar partida alguna de castigo por pérdida o destruccion de materiales, puentes, etc. I que algunas de las aplicaciones hechas a capital no están bien justificadas.

Dejo, pues, de mano este punto, reservándome para considerar mas adelante las observaciones formuladas por el señor Ministro en lo tocante a la cuestion de si debe o nó exigirse remuneracion a los capitales invertidos por el Estado en las empresas ferroviarias.

Para el orden de la materia creo necesario llamar la atencion del Senado en los términos mas breves i concisos que me sea posible, hácia otros dos puntos que considero de importancia para apreciar la jestion realizada por el Estado en el manejo de sus líneas férreas.

Quiero referirme al elevado coeficiente de explotacion de los ferrocarriles i a la falta de responsabilidad de su administracion ante el público.

El coeficiente de explotacion es el barómetro que marca la buena o mala administracion de una empresa ferroviaria.

Voi a proporcionar a la Cámara algunos datos que le permitirán apreciar la situacion en que en este sentido se encuentran los ferrocarriles del Estado de Chile, en comparacion

con algunas compañías particulares establecidas en el pais, i con diversas empresas particulares o fiscales europeas.

Los coeficientes de explotacion de los ferrocarriles particulares franceses, son los siguientes:

Ferrocarriles del este, cincuenta i siete por ciento.

Ferrocarriles del sur, cuarenta i nueve por ciento.

Ferrocarriles del norte, cincuenta i cinco por ciento.

Ferrocarril de Orleans, cuarenta i ocho por ciento.

Ferrocarriles del P. L. M., cincuenta i uno por ciento.

Varia, como se ve, entre cuarenta i ocho i cincuenta i siete por ciento.

Los coeficientes obtenidos en los ferrocarriles particulares establecidos en Argentina i Brasil fluctúan entre cincuenta i siete por ciento i cincuenta i nueve por ciento.

Los coeficientes de los ferrocarriles del Estado son en todos los paises del globo mucho mas elevados que los obtenidos en las empresas particulares. Este fenómeno se observa aun en Alemania, pais que, por circunstancias especiales, ofrece el mejor ejemplo de administracion fiscal en materia de ferrocarriles. Sin entrar en detalles, diré que en las líneas fiscales europeas este factor fluctúa entre sesenta i ocho i ochenta por ciento.

Respecto de las líneas férreas particulares establecidas en Chile, he podido conseguir el dato de los coeficientes obtenidos en 1910 por las compañías siguientes:

Ferrocarril de Arica a Tacna, sesenta tres décimos por ciento.

Ferrocarril de Iquique a Pisagua, cuarenta i ocho nueve décimos por ciento.

Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, cincuenta i tres ocho décimos por ciento.

Ferrocarril de Taltal, sesenta i uno ocho décimos por ciento.

Trasandino Clark, setenta i nueve cuatro décimos por ciento.

Se ve que, a escepcion del ferrocarril trasandino, todas las grandes líneas chilenas tienen un coeficiente muy aproximado al de los ferrocarriles franceses, fluctuando entre cuarenta i ocho nueve décimos i sesenta i uno ocho décimos por ciento. El trasandino, cuyas dificultades de explotacion son conocidas, se aproxima a un ochenta por ciento.

Ahora bien, en el mismo año 1910, el coeficiente de los ferrocarriles del Estado de Chile fué de ciento dieciseis por ciento.

Mas aun, en los últimos veinte años, solo el

de 1895 tuvo un coeficiente inferior a noventa por ciento; en siete años el coeficiente fluctuó en noventa i uno i ciento por ciento; i en los doce años restantes fué superior a ciento por ciento, sobrepasando en cuatro años del ciento veinte por ciento. Es una proporción alarmante.

La responsabilidad de los ferrocarriles ante el público es muy limitada. Los robos de mercaderías son frecuentes, las reclamaciones engorrosas i de éxito problemático.

Hai demoras considerables en la entrega de carga, sin que exista recurso contra ellas, porque esta Empresa es la única del mundo que no tiene plazo obligatorio para entregar las mercaderías que transporta.

Se calcula en cuatrocientas mil toneladas la existencia de maderas que aguardan en las estaciones el tren que ha de conducir las a su destino.

Manifiestamente, la Empresa no puede tener interés en favorecer el desarrollo del tráfico, porque en realidad es impotente para atenderlo.

Estos datos, agregados a los que trajeron en las sesiones últimas el honorable Senador por Malleco, el señor Ministro de Industria i a los que espuso el que habla acusan un estado de desorganización gravísimo, que daña igualmente los intereses del Estado i los del comercio i la industria.

Está muy lejos de mi ánimo el atribuir la responsabilidad de esta situación a los administradores de la Empresa. Mas que los culpables, han sido ellos las víctimas de la desorganización.

Yo creo que todos ellos han obrado honradamente i han hecho lo posible para cumplir con sus deberes, presentando al Gobierno las indicaciones que requería el buen servicio.

El señor Omer Huet, por ejemplo, remedió en circunstancias difíciles la congestión del tráfico, acelerando los transportes en forma inusitada. En el año 1907, sin más elementos que los existentes, logró aumentar el tonelaje transportado en setecientas mil toneladas, cantidad superior al aumento obtenido en el conjunto de los diez años precedentes. El hizo cumplir puntualmente los itinerarios, propuso las nuevas tarifas i formuló indicaciones útiles sobre el servicio.

El señor Guzman ha manifestado una abnegación digna del mayor encomio, al asumir las responsabilidades de tan laborioso cargo en las graves circunstancias actuales, i atendiendo con laudable celo al desempeño de sus de-

beres, en medio de las dificultades abrumadoras que se atraviesan en el camino.

Pero estos esfuerzos de los administradores se estrellan con los obstáculos inherentes a toda administración industrial por el Estado, dentro de la cual la unidad en el criterio directivo, la rapidez en la acción, la energía en la fiscalización, que son las características del interés particular, se ven sustituidas por la inestabilidad, la tardanza i la intermitencia en las resoluciones, que son el fruto natural de la intervención de las autoridades i cuerpos políticos en negocios extraños a la esfera propia de su actividad.

Estoi, pues, de acuerdo con el honorable Ministro en que los Poderes Públicos, el Ejecutivo i el Congreso, tienen parte muy principal en la mala administración de los ferrocarriles.

Pero el hecho incontestable es que por esta causa o por la de más allá, el Estado, empresario de los ferrocarriles, no ha sabido o no ha podido terminar las instalaciones de sus líneas, ni aun aquellas más antiguas; ni ha sabido mantenerlas en regular estado de servicio, ni ha sabido explotarlas como lo exige su propio interés i las conveniencias industriales del país.

Por eso, cuando el Estado empresario, después de haber consumido ciento noventa millones de pesos, de rentas generales, en el espacio de ocho años, viene a pedirnos ciento veinte millones más para invertirlos en sus ferrocarriles, se nos impone el deber de meditar muy detenidamente nuestra actitud.

Debemos pensar en que si el Estado hubiera sabido manejar convenientemente la administración de sus líneas, se habrían evitado los déficits de los últimos años i con las sumas que éstos representan habría habido recursos sobrados para ejecutar las obras muy reclamadas; debemos pensar en que tampoco se habrían producido déficits en la Hacienda Pública durante los últimos cinco años, ni habríamos tenido necesidad de crear nuevos impuestos, ni de echar mano de los fondos procedentes de empréstitos destinados a objetos especiales, para salvar las angustias de la situación.

Yo no puedo menos que recordar en estos momentos que hace diecinueve años mi honorable colega, el señor Bascañan Santa María i el que habla interpelaron en la Cámara de Diputados por la defectuosa administración de los ferrocarriles, por el mal estado de las líneas, por el exceso de consumo de

carbon, por la detestable organizacion de las maestranzas, por el costo enorme de las reparaciones, por la falta de frenos automáticos, por la falta de señales semafóricas. Exactamente como hoy. Los interpelantes anunciamos entonces la inminencia del desastre. El Ministro de Industria hombre de prudencia, como era el señor Fernández Albano, aseguró que el Gobierno adoptaría las medidas necesarias para mejorar el servicio, i, animado de la misma buena voluntad i celo que el actual Ministro, manifestó la esperanza de que todos los inconvenientes se remediarian. Por desgracia, los hechos no correspondieron a estos buenos propósitos. Desde el año siguiente, 1895, se inició la etapa de los déficits que, con escepcion de seis años en que pudo obtenerse una mísera entrada de cuatro millones de pesos papel, ha continuado sin interrupcion hasta el presente.

Hemos tenido déficits, i tome nota de esto el honorable Ministro, con cambios superiores a catorce peniques en 1906, con cambios superiores a quince peniques en 1901 i 1902, con cambios superiores a dieciseis peniques en 1899 i 1895, i con cambio de diecisiete i medio peniques en 1896.

Esta esperiencia ha agotado en mí toda esperanza de reaccion efectiva. Yo observo que subsisten en todo su vigor los tres factores mas influyentes de la desorganizacion de los ferrocarriles, que son, como causas jenerales, la debilidad de la accion de Gobierno i la presion de las influencias políticas, i, como factor económico, las tarifas en moneda corriente, susceptibles de desvalorizarse por el descenso del cambio.

La decadencia del principio de Gobierno alcanza a su apogeo i no se divisa próximo el día en que pueda recuperar la fuerza i el prestigio que en otro tiempo nos permitieran manejar con éxito los negocios administrativos i aun esta Empresa industrial de los ferrocarriles del Estado.

Las influencias políticas han sido i continuaran siendo una causa de permanente perturbacion para la marcha de la Empresa. El criterio parlamentario está preparado para ello, como bien lo prueba el proyecto de reorganizacion del servicio de los ferrocarriles remitido por la Cámara de Diputados, el cual consulta los siguientes artículos:

«Artículo 1.º La Administracion de los ferrocarriles del Estado será ejercida por el Director Jeneral ingeniero, i por un Consejo en la forma que determine esta lei.»

«Artículo 7.º El Consejo se compondrá:

a) Del Director Jeneral, que lo presidirá.  
b) De dos consejeros designados por el Presidente de la República por un período de cinco años.

c) De dos consejeros elejidos por el Senado i dos por la Cámara de Diputados en votacion acumulativa, por un período de tres años.»

Como se ve, en este Consejo de Administracion, compuesto de siete miembros, figuran cuatro miembros designados por el Congreso, que forman la mayoría.

Esta disposicion es de evidente inconstitucionalidad, porque da injerencia al Congreso en funciones administrativas, que en virtud de la Constitucion Política solo corresponden al Presidente de la República. A mi juicio, ella está fatalmente destinada a ejercer una influencia desastrosa en la marcha de la Empresa de los ferrocarriles.

Si nosotros, llamados por razon de nuestro mandato a fiscalizar los procedimientos del Ejecutivo, hubiéramos de tomar parte directa, con todo el peso de la representacion parlamentaria, en la administracion de una Empresa del Estado que maneja un centenar de millones al año; si nosotros, irresponsables por la naturaleza de nuestra representacion popular, hubiéramos de nombrar para cargos que deben llevar anexa la mas efectiva responsabilidad, yo estoy cierto de que en muy poco tiempo veríamos considerablemente agravados los males de la situacion actual.

Uno de los inconvenientes con que tropieza la administracion de nuestros ferrocarriles en su aspecto económico, es la influencia desfavorable que ejerce el descenso del cambio en las tarifas de porteo. Un alza de diez por ciento en el premio del oro, como la ocurrida en el corriente año, basta para elevar en cuatro millones de pesos las cantidades necesarias para cubrir los gastos en esa moneda.

El remedio para este inconveniente seria fijar la tarifa a oro al tipo de cambio existente a la época en que fué dictada. Pero el señor Ministro nos ha dicho que el Gobierno no adoptará esa medida, estimando que seria gravoso para el pueblo elevar la tarifa en los mismos momentos en que el descenso del cambio encarece los consumos.

Consideracion que, a mi modo de ver, está fundada en un error de hecho, porque precisamente es la tarifa papel lo que hace recaer sobre todos los contribuyentes el déficit producido por la baja del cambio.

En efecto, cuando los gastos de la explotacion de los ferrocarriles resultan superiores a las entradas, hai que cubrir los excesos con

las rentas jenerales, o sea con los dineros erogados por los contribuyentes, i si aquéllas no bastan, con nuevas contribuciones, como ha ocurrido en los últimos años.

Los únicos que escapan al gravámen son precisamente los que debieran pagarlo, es decir, los que viajan o transportan por los ferrocarriles del Estado.

Permanecerán, pues, gravitando estos tres factores sobre la administracion de nuestros ferrocarriles, i como consecuencia inevitable, el mal irá de año en año en aumento.

Son estas consideraciones las que me han llevado a pensar, como el honorable Senador por Curicó, que ha llegado el momento de poner un intermediario entre el Estado i la Empresa, el cual sirva de garantía para los intereses fiscales i para los intereses industriales servidos por los ferrocarriles.

El honorable Ministro i el señor Senador de Malleco abrigan, sin embargo, mucha esperanza de que los defectos de la administracion ferroviaria puedan ser remediados. Ambos se oponen en absoluto a la idea del arrendamiento, porque creen que el Estado debe ser dueño esclusivo de sus líneas, como lo han llegado a ser muchas naciones europeas que marchan a la cabeza de la civilizacion.

El señor Ministro es partidario, además, de la nacionalizacion de todos los ferrocarriles particulares, aun cuando al principio dejen pérdidas, porque estima Su Señoría que estos servicios deben ser del Estado, como el Ejército, la Armada i las Policías.

¿Cómo no se pretende también, preguntaba Su Señoría, que se entreguen a la explotación particular éstos i otros servicios públicos?

No causa alarma al señor Ministro la falta de remuneracion de los capitales invertidos en la industria de los ferrocarriles, porque los desembolsos extraordinarios que éstos exigen deben considerarse como gastos de fomento industrial, análogos a otros que hace el Estado con fines idénticos.

El honorable señor Búlnes piensa, por su parte, que dejar los ferrocarriles en manos de particulares sería como privar al país de la mitad de su soberanía, sería entregar a una compañía privada enormes elementos políticos i económicos, que constituirían un peligro público.

Yo he considerado atentamente las ideas del honorable Ministro i del honorable Senador por Malleco i declaro que no han modificado en nada mi manera de pensar.

No encuentro paridad alguna entre el Ejér-

cito, la Marina i las Policías, por una parte, i el servicio de los ferrocarriles por la otra.

Aquéllos son servicios de carácter esencialmente administrativos. Estos son negocios de carácter esencialmente industrial.

El Estado puede i debe ser un buen gestor de los servicios administrativos, que no son propios de la jestion privada; pero no puede ser un buen gestor de los negocios industriales, que no son propios de la jestion pública.

El Ejército, la Marina i las Policías son instituciones públicas destinadas a resguardar los grandes intereses nacionales i los derechos de todos los ciudadanos. Están destinadas a conservar el orden interno, a amparar la vida i la propiedad, a defender la integridad del territorio, a mantener la paz pública. Son elementos indispensables para que el Presidente de la República cumpla sus deberes constitucionales i no pueden quedar ni por un momento entregados a individuos o compañías particulares. Sus servicios son aprovechados por todos los habitantes del país i deben ser pagados por todos ellos.

Entre tanto, los ferrocarriles, constituyen una Empresa de transporte, establecida con el objeto de conducir pasajeros i mercaderías, materia que está al alcance de la industria privada. Sus servicios son aprovechados por los que trasportan i deben ser pagados por ellos. Obligar a todos los habitantes del país a contribuir al pago de servicios recibidos por otros, es un procedimiento contrario a todo principio de justicia i de buen Gobierno. Esos que Su Señoría considera gastos de fomento, son sacrificios que hacen los contribuyentes en favor de los que trasportan. Son ganancias que obtienen los que trasportan a costa de los contribuyentes.

Es esta la razon de principios que me asiste para no aceptar la teoría de que no debe exigirse remuneracion a los capitales invertidos en la construccion de ferrocarriles. Hai también una razon práctica i es la de que ella envuelve un gran peligro para las finanzas del país, como lo he demostrado latamente en ocasion anterior.

No estoy de acuerdo con el honorable Ministro en creer que las pérdidas de la Empresa encuentran su compensacion en la mayor entrada producida en la renta aduanera por la baja del cambio. Podría discurrir muy largamente sobre este capítulo, que se presta a interesantes observaciones; pero quiero limitarme a citar este hecho descarnado: a las grandes bajas del cambio han correspondido

los grandes déficits de los ferrocarriles i los grandes déficits de la Hacienda Pública.

Se incurre en un error al aseverar que la nacionalizacion de los ferrocarriles es una tendencia jeneralizada en las principales naciones. Como lo ha dicho el señor Senador por Curicó, mas de los dos tercios de los ferrocarriles del mundo han sido construidos por los particulares. Del tercio perteneciente a los diversos Estados, hai muchos entregados a la explotacion particular, dieciocho mil kilómetros en la India, todos los de Holanda, siete mil kilómetros en el Brasil, i otros.

Los Estados Unidos tienen la red ferroviaria mas estensa del mundo; abarca cuatrocientos mil kilómetros. Todos ellos han sido construidos i son explotados por compañías particulares.

Esta República posee un enorme territorio que se estiende desde el Atlántico al Pacífico i que mira por el oriente hácia la Europa i por el occidente hácia el Asia. Sus grandes vinculaciones comerciales i políticas pueden traerle complicaciones internacionales. Sin embargo, los Estados Unidos no se sienten alarmados porque sus líneas férreas están en poder de compañías particulares, nacionales o es tranjeras.

En ese pais se encuentra tan arraigado el principio de la libertad industrial que Mr. Bryan, actual secretario de Estado, perdió definitivamente toda espectativa de levantar su candidatura a la Presidencia de la República por el solo hecho de haber manifestado una opinion favorable a la nacionalizacion de los ferrocarriles, a la vuelta de un viaje a Francia, en el cual presenció el rescate de las compañías del oeste, que en ese entonces se presentaba como una grande operacion financiera, i que luego ha resultado ser un verdadero desastre.

En Inglaterra todas las líneas son propiedad de particulares. Las tentativas de compra por el Estado han sido vigorosamente resistidas por la opinion pública i por la prensa.

En la Arjentina hai veintisiete mil doscientos cincuenta i siete kilómetros de propiedad particular, i solo cuatro mil kilómetros del Estado. En el Brasil hai doce mil kilómetros de particulares i diez mil kilómetros de propiedad fiscal, de los cuales siete mil kilómetros están entregados a la explotacion particular, i los tres mil restantes son administrados por el Estado, en condiciones tan desastrosas como en Chile.

En ninguno de esos paises se siente el temor de que las empresas particulares de ferro-

carriles amenguen la soberanía nacional o se hagan poderosos elementos políticos o económicos.

¿Por qué? Porque para las necesidades bélicas, para mantener el orden en el interior, para evitar los monopolios, los Gobiernos se reservan las facultades necesarias en las concesiones sobre construccion de líneas particulares. Porque en materia política los operarios son dueños de sus votos i los dan a quienes les agrada. Porque en materia económica el interes propio aconseja a las Compañías servir bien a su clientela.

Pero ¿a qué buscar pruebas en paises lejanos, cuando las tenemos abundantes i convincentes en nuestra propia casa? En el norte i en el sur de Chile hai numerosas empresas particulares que prestan grandes servicios. Jamas pensó el Estado en impedir, sino en facilitar la construccion de ferrocarriles salitreiros. I sin embargo, en esas provincias se halla la caja de fondos de la República.

El ferrocarril estratéjico por excelencia es el Lonjitudinal. Lo hemos construido para unir con una cadena de acero las provincias salitreras al asiento del Gobierno. Sin embargo, la explotacion del Lonjitudinal está entregada a dos empresas particulares i nadie se ha alarmado.

No veo, pues, motivos fundados, para los temores que asaltan al honorable Senador por Malleco i al señor Ministro de Hacienda.

Diré dos palabras acerca de otro argumento del señor Ministro que creo no debe pasar desapercibido.

Piensa Su Señoría que la inestabilidad de nuestros Ministerios es un inconveniente gravísimo para afrontar el albur del arrendamiento, porque esa inestabilidad impide perseverar en una política fija, ya que no se puede confiar en que el Ministro recién llegado continúe la obra de su antecesor.

Esta es una de las consideraciones que en mi concepto recomiendan mas la idea del arrendamiento. Estoy de acuerdo en que una empresa industrial necesita unidad en su manejo interior i continuidad en el criterio directivo. Pero creo que esta unidad, esa continuidad no se pueden obtener bajo la administracion por el Estado, cuyo personal de Gobierno se modifica constantemente, i pueden fácilmente conseguirse en la administracion particular, que está libre de aquellos graves inconvenientes.

Así la accion del Gobierno quedaria reducida a la tarea mas fácil de velar por el cumplimiento de los contratos celebrados con las compañías arrendatarias.

Yo habia pensado desarrollar algunas observaciones para manifestar las consecuencias producidas por la administracion industrial del Estado en diversos paises de Europa, valiéndome para ello de las interesantísimas informaciones contenidas en la obra que ha publicado este año M. Ives Guyot, ex-Ministro de Trabajos Públicos de Francia, titulada «La Gestion par l'Etat et les Municipalités».

Pero como el señor Lazcano ha iniciado observaciones análogas en la discusion del proyecto de reforma, dejo de mano este punto, en la seguridad de que Su Señoría habrá de tratarlo con mayor claridad i lucidez que yo. Me limitaré a algunas observaciones jenerales.

Dice M. Guyot que la tendencia a la nacionalizacion de los ferrocarriles es una de las variadas formas del socialismo del Estado, el cual, volviendo a sistemas abandonados por la esperiencia, pretende reemplazar el principio económico de la industria por la ganancia, por el principio de la industria desinteresada, o sea de la industria que solo tiene interes en el buen servicio.

Juzga M. Guyot que dentro de la ciencia política, éste es un principio despótico, porque pretende ahogar la iniciativa privada, que es uno de los factores mas poderosos del progreso de la humanidad.

I agrega que en la práctica ha resultado ser un aliado inseparable de la bancarrota financiera.

Despues de estudiar los resultados obtenidos en Bélgica, Suiza, Italia i muchos otros paises, llega a las diversas conclusiones que resumiré en breves palabras.

La industria del Estado, dice Guyot, es mas cara que la industria particular. Sometida a las presiones políticas, olvida fácilmente el interes jeneral por servir de preferencia los intereses locales o electorales. El aumento de empleados i de rentas, las deficiencias en el servicio, la menor garantía de seguridad para las personas, la falta de responsabilidad ante el público por accidentes, la corrupcion administrativa, son las características inevitables de la jestion industrial del Estado. Las dificultades en la Hacienda Pública, el aumento de la deuda i de los impuestos, la paralización misma del desarrollo ferroviario, son sus consecuencias en lo que se refiere al movimiento financiero i económico nacional.

Los resultados desfavorables de la jestion industrial del Estado en los ferrocarriles son actualmente motivo de preocupacion i alarma

en muchos paises de Europa i América, no obstante que esos resultados, en comparacion con los de nuestras líneas férreas, son un modelo de economía.

En vista de estas esperiencias la política de la nacionalizacion se bate en retirada. En Bélgica se ha propuesto en el Congreso el arrendamiento. En Nuestra Zelanda, el pais del socialismo mas avanzado, los partidarios de la industria fiscal reaccionan prudentemente en vista de los hechos, exigiendo que las líneas del Estado no solo hagan sus gastos, no solo sirvan sus deudas en intereses i amortizacion, sino que rindan utilidades para atender con ella a la construccion de nuevos ferrocarriles

Nosotros debemos recojer la esperiencia adquirida en paises mas adelantados i comprender que por nuestros hábitos políticos, por la decadencia del principio de Gobierno i por la debilidad consiguiente en la accion ministerial, nos encontramos inhabilitados para alcanzar siquiera a ese grado de malestar de que se lamentan otros paises i que para nosotros seria un positivo i envidiable progreso, comparado con el desastre administrativo i financiero en que vivimos.

No repudiamos, pues, la iniciativa i la cooperacion de los particulares en la industria ferroviaria, no digamos que es necesario comprar los ferrocarriles particulares, aun cuando dejen pérdidas.

Yo espero que el honorable Ministro, jóven como es, i lleno de enerjías, habrá de apreciar en lo mucho que vale su propia iniciativa i no desestimar la de los demas.

Tenemos a nuestra vista, en suelo americano, el ejemplo de Estados Unidos, Brasil i Argentina, que deben sus progresos a los ferrocarriles particulares. ¿Por qué perder este valioso elemento para el bien i el adelanto de Chile?

El señor Ministro nos ha descrito con elocuencia los beneficios que ha reportado el pais de los ferrocarriles construidos por el Estado. Yo estoi completamente de acuerdo con Su Señoría en este punto i soi tan partidario como el señor Ministro de la construccion de nuevas líneas férreas, siempre que ellas sean debidamente estudiadas en su conveniencia i en su costo.

Pero precisamente para que no carezcamos de recursos i de crédito con que llevar adelante esta obra de interes nacional, pienso en la conveniencia de que nos desprendamos de la explotacion de las líneas férreas, ya que ella debilita infinitamente nuestra potencia económica.



El señor Senador de Malleco nos decía que él había estudiado las propuestas presentadas al Gobierno sobre arrendamiento de los ferrocarriles i que todas ellas eran inaceptables, absurdas.

No me pronuncio respecto de estas propuestas, porque no las conozco. La cuestion no ha sido debidamente abordada todavía. Basta para mi objeto saber que en otros países de Europa i América el Estado ha hecho contratos de esplotacion con compañías particulares, sobre base que se estiman convenientes.

Sé, por ejemplo, que el Brasil ha entregado siete mil kilómetros de líneas del Estado a la esplotacion particular, en contratos de administracion, interesadas sobre la base de una participacion proporcional en las entradas brutas, sistema de fácil aplicacion que asegura una ganancia al Estado. ¿Por qué no habríamos de imitar lo hecho en el Brasil i en otros países si los resultados obtenidos en estas administraciones han sido favorables?

Yo creo que en Chile, como en otras partes, las compañías se preocuparian por su propio interes en servir bien los intereses de la industria; se empeñarían en no dejar carga rezagada, que para ellas seria provecho rezagado; se empeñarían en dar comodidades al pasajero para que aumentara el número de éstos; se empeñarían en construir líneas de acceso a la Red Central, para aumentar su radio de accion. Tratarían, en una palabra, de sacar el mejor provecho posible del vasto campo de actividad industrial que se ofrecería a su iniciativa, i que dentro del régimen fiscal no es debidamente atendido por falta de medios de transporte.

Yo no sé si hubiera necesidad de elevar las tarifas, porque carezco de conocimientos en la materia; pero personas de competencia reconocida me han asegurado que talvez bastaria hacer algunos cambios en la clasificacion de la carga i fijar las tarifas de un modo definitivo a un tipo determinado de cambio.

Si no se quiere afrontar el problema de una manera radical por temor a lo desconocido, podria ensayarse el sistema de administracion interesada en alguna seccion de la línea, a fin de tener así una base de comparacion ilustrativa entre uno i otro sistema, que permitiera al Gobierno adoptar una norma jeneral para lo futuro.

Se me dice que estas ideas han producido alarma entre el personal de la Empresa. Lo que debe alarmar a ese personal es la continuacion del régimen existentes. Seria una ilusion pensar que esta vida ficticia en que vivi-

mos pueda mantenerse indefinidamente. Yo estoy seguro de que si no se adoptan medidas a tiempo para conjurar el peligro, el cataclismo se producirá inevitablemente en un plazo máximo de dos años, i entónces será el momento de decir ¡sálvese quien pueda!

Prever estos peligros, adoptar medidas para salvarlos, es obra de hombres prudentes. Yo espero que así habrán de reconocerlo el Senado i el señor Ministro de Industria.

### Esplotacion de guaneras

El señor **Balmaceda**.—Me permito rogar a la Comision encargada de estudiar el proyecto relacionado con la cuestion de guano, se sirva evacuar su informe a la mayor brevedad.

Este es un asunto sumamente urgente. Se me asegura que ha continuado la esplotacion del guano, aun despues de caducado el contrato. ¿A quiénes se va a vender ese guano; al extranjero o a la agricultura nacional? No lo sabemos. ¿En qué condiciones se hará la venta? ¿En qué condiciones ha podido continuar el contratista esplotando el guano? Tampoco lo sabemos.

Atribuyo, pues, mucha gravedad a este asunto i por eso ruego a la Comision se sirva dar su informe a la mayor brevedad.

### Acuerdos

El señor **Correa**.— El señor Presidente propuso que se incorporara a la tabla de las sesiones ordinarias el proyecto sobre bosques, caza i pesca i en seguida el de marcas. Yo pediria que en primer lugar se colocara el de marcas i en seguida el relativo a bosques, pesca i caza.

El señor **Aldunate** (Presidente).—No tengo inconveniente para aceptar esa modificacion.

Terminados los incidentes.

Se van a votar las indicaciones formuladas.

El señor **Secretario**.—Se han formulado las siguientes indicaciones:

Del señor Presidente, para enviar a Comision el proyecto sobre sueldos del preceptorado, i para agregar a la tabla los dos proyectos a que se ha referido, en el órden indicado por el señor Correa.

Del señor Lazcano, para que en la sesion de mañana, despues de los incidentes, se trate del proyecto remitido por la Cámara de Diputados sobre pastoreo de ovejas en los campos argentinos.

Del señor Claro, para que se dirija oficio, pidiendo que se incluya en la convocatoria la

moción que ha presentado sobre prohibición por cierto tiempo de esportar vacunos hembras.

*Se dieron por aprobadas tácitamente estas indicaciones.*

El señor **Secretario**.—Indicación del señor Ministro de Industria, para destinar la sesión de los martes, además de la de los lunes, al proyecto sobre reorganización de los ferrocarriles, mientras no haya nuevos informes sobre el presupuesto.

El señor **Claro Solar**.—Como la cuestión de los ferrocarriles se ha estado en realidad discutiendo en la hora de los incidentes, creo que en una sesión más podrá terminar la discusión general del proyecto, de manera que entonces se podría fijar una sesión especial para la discusión particular, como lo ha indicado el señor Presidente.

Me permito insinuar este procedimiento, que evita toda dificultad, al señor Ministro.

El señor **Zañartu** (Ministro de Obras Públicas).—Conociendo la urgencia que reviste el despacho de este proyecto, lo he hecho presente al Honorable Senado, pidiéndole que dedique a su discusión un día más de la semana, mientras no tenga presupuestos en que ocuparse.

Por lo demás, una vez despachado este proyecto, habría tiempo bastante para ocuparse de otros muy importantes también, por ejemplo, del de electrificación de ferrocarriles, que tiene ya informe de Comisión; del proyecto que fija un plan de obras públicas, etc.

El señor **Guarello**.—La parte esencial del proyecto de ley a que se ha referido el señor Ministro, es la relativa a los sueldos del personal, porque lo demás es igual a la ley vigente.

El señor **Zañartu** (Ministro de Obras Públicas).—Todo el proyecto es urgente, porque si no hai una ley definitiva sobre la materia no se podrán dictar los reglamentos que son indispensables para la buena marcha de la Empresa. Los señores miembros de la Comisión informante han podido apreciar la falta que hacen esos reglamentos en los distintos servicios.

El señor **Aldunate** (Presidente).—En votación la indicación del señor Ministro, para que se destine la sesión del martes, a contar desde la semana próxima, a más de la de los lunes, a la discusión del proyecto de reorganización de los ferrocarriles, siempre que no haya presupuestos que discutir.

*Practicada la votación, resultó aprobada por unanimidad la indicación.*

El señor **Aldunate** (Presidente).—Se suspende la sesión.

*Se suspendió la sesión.*

## SEGUNDA HORA

### Reorganización de los ferrocarriles

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

En la sesión pasada estaba con la palabra el señor Senador por Curicó, puede seguir haciendo uso de ella Su Señoría.

El señor **Lazcano**.—En la sesión pasada creo haber dejado establecidos ciertos puntos que considero de mucha importancia, i respecto de los cuales estamos en completo acuerdo todos los que hemos tomado parte en este debate. Esos puntos son, en primer lugar, que la Empresa de los ferrocarriles, con sus gastos desmedidos, perturba nuestras finanzas, impide que las obras públicas se realicen como lo desea el país, restringe la instrucción i cierra las puertas a los hospitales. Todos los recursos fiscales solo alcanzan para saldar los saldos en contra de dicha Empresa.

Siendo tan grave la situación, como lo es, el Gobierno estaba en la obligación de ponerle remedios verdaderamente eficaces; no un remedio que ya en época anterior se propuso sin que diera resultado de ningún género.

Los remedios que hoy se proponen son los mismos que se ensayaron sin resultado en época anterior, esto es, que se dicte una ley que deje a la administración de los ferrocarriles en condiciones de servir al país convenientemente. Este mismo recurso se solicitó en 1907 i el Congreso no lo negó, sino que lo dió con mano pródiga, pues autorizó a la Dirección para implantar una verdadera dictadura en aquella Empresa.

Esa ley no dió ningún resultado, i así lo ha reconocido el propio señor Ministro.

Se entregó entonces al Director de los Ferrocarriles la suma que pidió para atender el servicio. El señor Ministro ha hecho algunas objeciones a las sumas que yo indiqué como que se habían entregado al Director; tengo a la mano los datos que me permiten manifestar todo lo que ha entregado el Fisco desde 1907 hasta la fecha para saldar el déficit de los ferrocarriles. Este punto se ha dilucidado en debida forma, i creo que el señor Senador por Cautín ha dejado establecido con toda claridad cuáles son las sumas que en realidad ha entregado el Fisco para saldar ese déficit.

Debo hacer hincapié i repetir lo que dije en la sesion anterior respecto de este punto, para quitar a la Empresa un argumento que hace para justificar sus actos. ¿Qué culpa tiene la Empresa, se dice, en no haber cumplido los deseos del pais, en no haber hecho una administracion correctísima, si se le han negado los recursos? Yo digo que eso es completamente inexacto, porque los recursos le fueron dados en la cantidad que pidió el Director.

Como el señor Ministro insistió en este punto, por mi parte insisto tambien en él para restablecer la verdad.

El señor Ministro nos decia que los ferrocarriles han sido salvadores para Chile, que son un elemento de progreso, que con ellos se han combatido todas las revoluciones o conatos de revueltas, que tan perturbadoras son del progreso nacional. Esto es mui cierto, nadie puede dudarlo; pero de ahí no se puede deducir que sea necesario justificar todos los derroches, ni que la accion del Gobierno o del Congreso no pueda ser enérgica para remediar los errores de la Direccion. En este punto comienza mi desacuerdo con el señor Ministro.

Reconozco que el riel es un símbolo de progreso; que allí donde se tiende un riel avanza mucho el pais; pero creo que toda empresa de ferrocarriles puede manejarse con la mayor correccion i economía, sin que esto importe que se escatimen los gastos indispensables. De manera que no se nos haga presente el progreso que representa el riel para justificar los derroches que todos combatimos i que tratamos de corregir.

Ha insistido tambien el señor Ministro en que no es posible fijarse tan solo en el déficit tan crecido que ha tenido la Empresa en los últimos años, sin fijarse que en los años anteriores ha habido sobrante.

Ya se ha dicho que aquellos fueron otros tiempos que, por desgracia, no volverán; de manera que el señor Ministro no ha insistido en este punto para defender a la Empresa porque, lejos de traer consuelo a nuestros ánimos, nos trae recuerdos de otros tiempos que a nosotros los viejos, talvez en fuerza del pesimismo de nuestros años, creemos que no volverán.

Profunda alarma producía al señor Ministro i a nuestro distinguido amigo el señor Senador por Malleco la idea de que los ferrocarriles salieran de la direccion del Estado i fuesen a parar a empresas particulares. Sus señorías razgaran sus vestiduras, i creían que a este pais le podían sobrevenir toda clase de peligros. Al oír al señor Ministro i al señor Senador por Malleco me preguntaba cómo es posible

que hombres tan ilustrados, como son Sus Señorías, no vean lo que ocurre en el mundo entero? ¿Cómo no ven que de dia en dia va disminuyendo la proporcion de los ferrocarriles atendidos por el Estado como empresario, pues la mayor parte van pasando a la administracion de empresas particulares? ¿Esto no llama la atencion del señor Senador por Malleco? ¿No comprende Su Señoría que la direccion de las empresas particulares es mas económica, que hace prosperar mas a las industrias con menor gravámen? ¿No ve el señor Ministro que podría aliviarse con una empresa particular de la enorme carga que pesa sobre los hombros de S. E. el Presidente de la República i sobre Su Señoría entregando esa Empresa a un particular?

Aquí debo decir disculpas a la Honorable Cámara porque, despues del brillantísimo discurso que acaba de oír al señor Senador por Cautín, vaya yo a insistir en algunos puntos que tocó en él Su Señoría con precision admirable, pues, francamente, aun cuando sea indebido decirlo, ha sido de envidiar a Su Señoría porque no he hecho perder un minuto de tiempo a la Cámara, i señalaba los puntos con tal firmeza que tenía fija la atencion de todos sus colegas sobre el punto a que llamaba la atencion.

¿Cómo el señor Ministro i el señor Senador por Malleco no han tenido conocimiento de la estadística mundial de ferrocarriles? Sus Señorías la conocen, sin duda, pero la han olvidado en estos momentos; por lo cual quiero recordarles ciertos hechos.

La última estadística, de 31 de diciembre de 1912, que se publicó en Paris, que todos conocemos, establece que el setenta i uno por ciento de los ferrocarriles del mundo están en manos de empresas particulares; por consiguiente, tan solo el veintinueve por ciento está en manos del Estado. En América esa proporcion baja considerablemente, pues la República Arjentina, que se levanta a las nubes con su enorme progreso, tiene la mayor parte de sus ferrocarriles en manos de empresas particulares, i los Estados Unidos, que asombran al mundo por igual motivo que Arjentina, tienen todos los ferrocarriles particulares. En la República Arjentina pertenece al Estado solo el ferrocarril que se llama el Central Norte; toda la inmensa red de ferrocarriles restante, que mis honorables colegas pueden ver en cualquier mapa, está en poder de los particulares.

Creo que estos ejemplos bastarán para que el señor Ministro i el señor Senador por Ma-

lleco desechen todas sus alarmas, temores i cuidados.

El señor Senador por Malleco nos decia que en esos casos se producen competencias de compañías con compañías. En la República Argentina misma encontramos argumentos para rebatir victoriosamente al señor Senador. ¿Qué competencia existe, digo yo, si respecto del mas importante de los ferrocarriles, por ejemplo, el que une los océanos Pacífico i Atlántico, hai la lei Pelegrin, que está destinada a matar toda competencia, pues todas las otras concesiones análogas han quedado en el papel?

Aquí, al otro lado de la muralla divisoria, tenemos este ejemplo.

En la República Argentina no hai otro ferrocarril del Estado que el que parte de Buenos Aires hácia la frontera de Bolivia hasta Quiaca, ferrocarril que posiblemente se una con el de Tupiza para darle salida al Pacífico por Antofagasta.

El señor Senador por Cautin ha hecho referencia a lo que ocurre en Europa; pido disculpas a la Honorable Cámara porque voi a referirme al mismo hecho.

En 1903, Mr. Bryan llegó de Europa a Estados Unidos llevando las ideas que dominaban en el viejo continente i que sustentaban los socialistas que obligaron a Clemenseau a adquirir para el Estado el ferrocarril del Norte. Pues bien, Mr. Bryan, sin consultar a su partido lanzó la idea de nacionalizar los ferrocarriles de su patria, i bastó ese solo hecho para que cavara una fosa i pusiera una lápida a su candidatura a Presidente de la República. De tal manera contrariaban esas ideas la opinion dominante en el país, que le quedó cerrado el camino a ese político distinguido que hoi ocupa la Cartera de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos.

El señor **Claro Solar**.—¿No serian las mismas compañías las que le cerraron el camino?

El señor **Lazcano**.—Puede ser; pero yo digo que si las compañías tienen poder suficiente para combatir las aspiraciones de un país, ese país desaparece, pues queda concentrada toda su enerjía, todo el prestigio, todo su progreso en esas compañías.

Esos son los hechos que manifiesta la estadística mundial, que en las dos Américas tan solo el cuatro por ciento de los ferrocarriles está en poder del Estado; el noventa i seis por ciento restante está en poder de compañías particulares. ¿Qué prueba ésto? ¿Será posible creer que es mas provechosa la administración del Estado o la de las empresas

particulares, en vista de lo que ocurre en Estados Unidos i en la República Argentina?

No es posible prescindir en el Gobierno de los países de las leyes económicas que rijen el mundo. Dicen esas leyes que un Estado no debe jamas emprender lo que pueda hacer un particular.

Son bien obvios los fundamentos de esta excelente doctrina. Un renombrado autor llama psicológica esta cuestion i afirma que hasta hoi solo tres modos de mover a los hombres se han encontrado: la contrata, la seducción por los altos puestos i la remuneracion. El Estado, empresario solo, puede mover a los hombres que necesita con la contrata i con la seducción que produce el honor de ocupar altos puestos. Los hechos manifiestan que ambos medios son ineficaces, i resulta, por tanto, mal empresario el Estado.

En cambio, las empresas privadas señalan la remuneracion a los hombres que las ayudan en conformidad a las ganancias que se obtengan. Ellos ponen el mayor interés en la economía del dinero i en la bondad del servicio para que sean crecidas las ganancias i grande su remuneracion.

Allí está el secreto del éxito obtenido por las empresas particulares i el desastre de las que corren a cargo del Estado.

Esta esperiencia es fácil tomarla con el estudio de los países mas adelantados de la Europa. Allí salta a la vista del observador que el Estado empresario solo ha podido espedirse bien en Alemania, por el régimen militar de su administración ferroviaria i porque el Gobierno es mui fuerte i las influencias perturbadoras del Congreso i de los políticos no llegan hasta él ni a los servicios públicos.

Los otros países de Europa sufren los quebrantos que con sus ferrocarriles lamenta Chile. Allí, como aquí, es tardío el acarreo de la carga, molesto el tráfico de los pasajeros, las entradas son inferiores a los gastos i a los contribuyentes deben pagar año por año el déficit producido por la mala administración del Estado empresario.

La Bélgica fué siempre modelo que nuestros conductores trataron de imitar, copiando sus leyes i adoptando sus procedimientos.

La Bélgica rige sus ferrocarriles por la lei del 1.º de junio de 1834, que sirvió de modelo a la nuestra de 1884. El Senado podrá apreciar los desastrosos efectos de aquella lei con solo tomar nota de datos oficiales.

M. Hellepute, Ministro de Ferrocarriles, dando cuenta al Congreso en 1908, afirmó que en los setenta i cuatro años corridos desde 1834

hasta la fecha de su informacion, la Empresa a cargo del Estado habia producido déficit durante treinta i seis años.

Profundizando algo este asunto resultaba que al compensar los treinta i seis años de pérdidas con los treinta i ocho de ganancias, éstas superaban a aquéllas en la pequeña suma anual de cuatrocientos veintidos mil seiscientos francos, utilidad que para un capital de setecientos setenta i ocho millones setecientos treinta i tres mil francos, valor total de los ferrocarriles belgas, solo ha alcanzado a producir como intereses en cada uno de los setenta i cuatro milésimos de franco por cada cien francos. Desastre mayor es imposible señalar para empresas que jiran con capital tan crecido.

Pero podrá pensarse que si el Estado empresario ha perdido dinero fué por mantener un servicio sin gravámen para los viajeros i remitentes de carga. Eso es completamente inexacto. Las tarifas i fletes son tan subidos en Béljica, que motivaron el 29 de noviembre de 1911 enérgica protesta de los comerciantes e industriales. M. Cannon Legrand pudo decir, hablando a nombre de ellos, que el Estado, a pesar de las tarifas altas, ruinosas para el público, habia sufrido con sus ferrocarriles las siguientes pérdidas: seis millones novecientos sesenta i cinco mil francos, en 1907; mas de siete millones en 1908 i mas de seis millones en 1909.

I fíjese la Cámara que esas pérdidas ocurridas en Béljica, precisamente en los mismos años de 1907, 1908 i 1909, que en Chile dictábamos una lei especialísima para reorganizar nuestros ferrocarriles i tomábamos por modelo una vez mas a aquella nacion, confiando a un técnico belga la tarea de encarrilar nuestra desbarajustada Empresa.

Dados estos antecedentes, puede establecerse que el presupuesto belga solo obtiene pérdidas con la explotacion de sus ferrocarriles por el Estado i los industriales i comerciantes daño para sus negocios.

I tan es así, honorable Presidente, que en 1911 M. Hubert, informante del presupuesto en los tres últimos años, terminaba su informe en los términos siguientes:

«La administracion de los caminos de fierro del Estado Belga está entregada a la presion política, que sacrifica el interes jeneral al interes local i electoral.

Ella tiene un personal demasiado numeroso, mal pagado, mal escojido i con horas excesivas de trabajo.»

Es imposible condenar en forma mas ruda una administracion de ferrocarriles. Condena-

cion que podia tambien dirigirse en igual forma a la empresa chilena, hija lejítima de la empresa belga.

Veamos lo ocurrido en Francia con el Estado empresario.

Para complacer a los socialistas, M. Clemenceau impuso en 1905 la compra por la nacion del ferrocarril llamado Gran Oeste, gobernado hasta entónces por una compañía particular que lo habia dirigido con gran satisfaccion de los departamentos que recorria i provecho de sus intereses.

Se obligó al Congreso a que aprobase la lei que ordenaba la compra; pero era tan evidente el daño que habia de sufrir el servicio público, que casi la unanimidad de los Senadores i Diputados de la zona servida por el Gran Oeste rechazó el proyecto. De ochenta Diputados que elijen los departamentos recorridos por ese ferrocarril, sesenta i seis votaron en contra; de cuarenta i seis Senadores de dicha rejion, cuarenta i cuatro la rechazaron.

De tal manera, honorable Presidente, estimaron los verdaderos interesados que habia de resultarles perjudicial la administracion del Estado empresario i que la política socialista de Clemenceau echaria anualmente sobre la Francia pérdidas de muchos millones de francos.

El Fisco frances tomó el Gran Oeste el 1.º de enero de 1909. Si se consideran los cuatro últimos años que dicho ferrocarril estuvo en poder de la Compañía, de 1904 a 1908, inclusive, con servicio esmerado para el público, el término medio de las entradas en cada uno de esos años fué de setenta i ocho millones quinientos cuarenta mil francos.

Mientras tanto, la administracion a cargo del Estado ha producido sesenta i nueve millones novecientos setenta mil seiscientos francos en 1909; cincuenta i siete millones ciento sesenta i nueve mil doscientos en 1910; treinta millones ciento ochenta mil novecientos en 1911; veintin millones novecientos treinta dos mil novecientos en 1912. Cifras que son la prueba mas clara i evidente de la incapacidad del Estado frances para administrar empresas ferroviarias.

M. Klotz, informante del presupuesto para 1913, señaló un déficit de veinticuatro millones de francos para el Gran Oeste, en dicho año.

Para saldar esos déficits, que siempre van en aumento, se vió obligado el Gobierno a emitir obligaciones de ferrocarriles por trescientos millones de francos con intereses de cuatro por ciento; emision que ha perturbado el crédito fiscal i que hombres prudentes como M.

Rouvier lo previeron i anunciaron a la Cámara.

Las obligaciones francesas del tres por ciento bajaron al final del año último, a causa de la emision de bonos de ferrocarriles, a noventa i un francos.

Por donde se considera, pues, que la administracion del Estado emprerario ha sido desastrosa para la República francesa.

Respecto de Austria-Hungría el informe de la Comision nombrada por el Instituto Internacional de Estadística de La Haya afirma: que la explotacion de los ferrocarriles es un mal negocio para el Imperio, que solo ha obtenido para sus capitales el 2.85 por ciento en 1906 i 3.01 por ciento en 1907, suma que no corresponde ciertamente al interes de la deuda de los ferrocarriles ni a su amortizacion. I debe notarse que cuando el Estado perdía dinero con su administracion lo ganaban las compañías particulares, con mejor servicio para el público. Alguna de ellas pudo en 1906 repartir dividendo de once por ciento a sus accionistas.

La administracion por el Estado de los ferrocarriles de Suiza ha sido gravosa para la nacion, perjudicial para el público i solo benéfica para los empleados de la Empresa.

La deuda consolidada de sus ferrocarriles, que en 1903 era de mil setenta i cinco millones ciento cincuenta i dos mil francos, llegaba en 1909 a mil trescientos cuarenta i cuatro millones doscientos veintiun mil. En seis años habia tenido un aumento de doscientos sesenta i nueve millones sesenta i nueve mil francos, o sea un veinticinco por ciento.

Los intereses de la deuda consolidada que exigian desembolso de treinta i seis millones en 1903, subieron a cuarenta i tres millones en 1909.

La amortizacion, que requeria cuatro millones trescientos mil francos en 1903, necesitaba ya seis millones quinientos mil en 1909.

Estos gastos tan crecidos no se causaron por un mejor servicio del público, que ha sufrido alza de tarifas i fletes, sino por los mayores sueldos del personal. Este, que constaba en 1902 de veintitres mil treinta individuos, llegó en 1907 a treinta i un mil trescientos.

Se buscó compensacion para gastos tan crecidos gravando al público i desmejorando el servicio. Se suprimieron las tarifas reducidas con ocasion de fiestas. Se restringió el servicio de la vijilancia de la via, que daba seguridad a los pasajeros, a la carga i a la Empresa. Se suprimieron trenes económicos i trenes rápidos para mercaderías. Se aplazaron en su ejecucion trabajos necesarios.

Tal es al presente la administracion de los ferrocarriles suizos. Un ejemplo mas de lo dañoso que resulta para los países el Estado empesario.

Los ferrocarriles italianos, a partir de la unificacion del reino, estuvieron explotados con buen éxito por diversas compañías, hasta que los Ministros Ninghetti i Spaventa, que realizaron el rescate de ellos, los entregaron a dos compañías sometidas al Estado.

Nuevo Ministro nombró una Comision para que informase sobre el resultado bueno o malo de tal procedimiento. Despues de tres años de prolijos estudios, dió ella un luminoso informe con las siguientes conclusiones:

1.<sup>a</sup> Que la explotacion de los ferrocarriles por el Estado es mas onerosa que la de compañías particulares.

2.<sup>a</sup> Que el Estado está mas dispuesto que las compañías particulares a perturbar las industrias, sin favorecer su desarrollo con ausilios eficaces.

3.<sup>a</sup> Que el peligro de la política en la administracion de los ferrocarriles a cargo del Estado es mui grande.

El secretario de esta Comision informante, nombrado Ministro de Trabajos Públicos en 1884, e ilustrado con aquellos estudios, arrendó por veinte años los ferrocarriles italianos a tres compañías: la del Mediterráneo, la del Adriático, la de Sicilia.

Las operaciones de estas compañías útiles para el país, fueron perturbadas en muchas ocasiones por el Gobierno. A pesar de esos tropiezos, aumentaron ellas la red de líneas. De nueve mil trescientos sesenta i cuatro kilómetros recibíños a doce mil seicientos veintisiete entregados a la época del término del arriendo, que se efectuó por lei de 22 de abril de 1905.

Esta lei declaró que la red del Estado estaria gobernada por administracion autónoma libre de influencias gubernativas i parlamentarias.

Fijese el Senado en que declaraciones iguales a ésta se han hecho en Chile en repetidas ocasiones, sin cumplirse jamas.

La Italia de 28 de mayo de ese año referia que el Comendador Bianchi, nombrado Director Jeneral de los ferrocarriles, habia manifestado la mayor desconfianza sobre la posibilidad de organizar en Italia de un modo serio i definitivo su explotacion por el Estado. Los temores de este buen servidor público se realizaron, por desgracia.

La Direccion quiso desde luego mantener disciplina en el personal de las maestranzas, lo que irritó a los Diputados, que amenazaron

al Ministro del Interior. Este, por medio de su colega de Trabajos Públicos, previno al señor Bianchi que debía dejar de mano aquellas útiles medidas.

Los obreros, con su triunfo, estremaron sus exigencias i el Director Bianchi, que solo pensó inspirarse en el buen servicio público, quedó sometido a todos los que tuvieran influencia en el Congreso.

Con estos antecedentes comprenderá el Senado cuánto desconcierto existe en el gobierno de los ferrocarriles italianos. Todo ello debido a la defectuosa administracion del Estado empresario.

Inútil sería que detallase yo aquí esa administracion de los ferrocarriles italianos, tan perturbada por la política. Diré únicamente que la lei de 1907 ha instituido un comité superior de control, compuesto de seis Senadores i seis Diputados para informar a las Cámaras i estrechar al Gobierno.

Esto coloca a los Ministros en difícil situacion; si no cuenta con mayorías amigas, pueden ser derribados por un retardo de cinco minutos que sufran los trenes.

Para mantener esas mayorías hacen los ferrocarriles italianos toda clase de favores a los que disponen de influencias políticas. Con este objeto se han dictado tarifas especiales i artículos de reglamento en provecho de formas de particulares.

El señor Giolitti corrió peligro de ser derribado 1907 por un retardo en el transporte de pasajeros i de cargas, i pudo solo salvarse debido a su enerjía i al amparo de sus amigos.

Con el ejemplo de países extranjeros i con el desastre que nos ocurre en Chile, no acierto a comprender, honorable Presidente, cómo los técnicos consultados por el Ministerio i las Comisiones Especiales, compuestas de hombres de reconocida competencia, que han estudiado esta materia no han visto la inutilidad de nuevas leyes i que solo se pondrá remedio eficaz a mal tan grande cuando se cam-

bie de sistema. Cuando se liberte a la administracion del Estado de la pesada carga de dirigir los ferrocarriles. El que solo tendrá como auxiliares en la Empresa empleados a contrata o que sirvan por el honor del alto puesto.

Móviles ineficaces i débiles en extremo, por mas que se confíe i exajere el altruismo de los hombres.

No deseo ponerle ningun tropiezo al proyecto en debate; pero estimo útil que, despues de aprobado, se hagan estudios sobre cambio de régimen o que dentro del mismo que hoy impera se introduzcan reformas mas radicales que las propuestas.

Persiguiendo estos propósitos, he redactado un proyecto de acuerdo que envio a la Mesa.

Nuestro honorable Presidente le dará la tramitacion ajustada al Reglamento, ya sea tratándola conjuntamente con el asunto principal o reservándolo para la primera hora de la sesion próxima.

*El proyecto presentado por el honorable Senador es del tenor siguiente:*

PROYECTO DE ACUERDO:

«El Senado veria con agrado que para solucionar las dificultades de los ferrocarriles estudiase el Gobierno, despues de aprobado el proyecto en debate, su arrendamiento, su administracion por compañías de reconocida competencia o la participacion en las utilidades a los empleados de la Empresa.»

El señor **Letelier** (Presidente). — Queda pendiente la discusion de este asunto.

Se levanta la sesion.

*Se levantó la sesion.*

*Por la primera hora,*  
RAFAEL EGAÑA.

*Por la segunda hora,*  
ANTONIO ORREGO BARROS.