

Sesión 3.ª ordinaria en Martes 28 de Mayo de 1929

PRESIDENCIA DEL SEÑOR URZUA

SUMARIO

1. Se acuerda agradecer al Senado del Brasil, la felicitación por la solución del problema del Pacífico.
2. Se concede al señor Barros Jara el permiso solicitado para permanecer ausente del país.
3. Continúa tratándose del proyecto sobre adquisición de acciones del Ferrocarril Transandino, por el Fisco.
4. Se trata del proyecto sobre adquisición por el Estado de acciones del Ferrocarril Transandino, y el señor Trucco se ocupa del problema del Ferrocarril Transandino.
5. Se suspende la sesión.
6. A segunda hora, el señor Trucco da término a sus observaciones.
Se levanta la sesión.

ASISTENCIA

Azócar, Guillermo
Bórquez, Alfonso
Cabero, Alberto
Carmona, Juan E.

Concha, Aquiles
Concha, Luis E.
Cruzat, Aurelio
Echenique, Joaquín

González C., Ezequiel	Piwonka, Augusto
Gutiérrez, Artemio	Schürmann, Carlos
Korner, Víctor	Silva C., Romualdo
Marambio, Nicolás	Trucco, Manuel
Medina, Remigio	Urzúa, Oscar
Ochagavía, Silvestre	Valencia, Absalón
Opazo, Pedro	Irarázabal, Joaquín

ACTAS APROBADAS

Sesión del Congreso Pleno en 21 de Mayo de 1929. — Presidencia del señor Oyarzún.

Asistieron los siguientes señores Senadores: Azócar, Bórquez, Cabero, Carmona, Concha don Luis E., Cruzat, Echenique, González, Gutiérrez, Körner, Marambio, Medina, Opazo, Piwonka, Rivera, Schürmann, Silva Cortés, Silva don Matías, Urzúa, Valencia y Zañartu y los señores Diputados: Urrejola, Acharán, Acuña, Adrián, Alvarez, Armas, Becker, Binyons, Cabrera, Cannobio, del Canto, Cárdenas Soto, Cárdenas Nolasco, Cruzat, Cruz Concha, de la Cuadra, Durán, Elgueta, García, González, Gutiérrez Romero, Gutiérrez Aguilera, Guzmán Maturana, de la Jara, Letelier Gabriel, Letelier Pedro, Lorca, de la Maza, Montané, Montecinos, Moreno Echavarría, Mujica, Ortega, Peña, Pereira, Quevedo, Retamales, Reyes del Río, Ríos Juan A., Rivera Baeza, Rojas Armando, Rubio, Rud-

loff, Salinas, Silva Campo, Silva Pinochet, Tagle, Torres, Ugarte, Urrutia Luis, Valencia, Valenzuela, Vicuña Angel C., Vicuña Carlos y Zañartu.

En la ciudad de Santiago, a 21 de Mayo de 1929, en cumplimiento de lo que dispone el artículo 56 de la Constitución Política del Estado, se reunieron las dos ramas del Congreso Nacional, en el Salón de Honor del Congreso, cada una de ellas con el siguiente número de miembros:

Del Senado: su Presidente, señor don Enrique Oyarzún, y los señores Senadores: Azócar, Bórquez, Cabero, Carmona, Concha don Luis E., Cruzat, Echenique, González, Gutiérrez, Körner, Marambio, Medina, Opazo, Piwonka, Rivera, Schürmann, Silva Cortés, Silva don Matías, Urzúa, Valencia y Zañartu.

De la Cámara de Diputados: su Presidente don José Francisco Urrejola, y los señores Diputados: Acharán Acuña, Adrián, Alvarez, Armas, Becker, Binyons, Cabrera, Cannobbio, del Canto, Cárdenas Soto, Cárdenas Nolasco, Cruzat, Cruz Concha, de la Cuadra, Durán, Elgueta, García, González, Gutiérrez Romero, Gutiérrez Aguilera, Guzmán Maturana, de la Jara, Letelier Gabriel, Letelier Pedro, Lorca, de la Maza, Montané, Montecinos, Moreno, Echavarría, Mujica, Ortega, Peña, Pereira, Quevedo, Retamales, Reyes del Río, Ríos Juan A., Rivera Baeza, Rojas Armando, Rubio, Rudloff, Salinas, Silva Campo, Silva Pinochet, Tagle, Torres, Ugarte, Urrutia Luis, Valencia, Valenzuela, Vicuña Angel C., Vicuña Carlos y Zañartu.

Y los Secretarios del Senado y de la Cámara de Diputados, señores Enrique Zañartu Eguiguren y Alejandro Errázuriz Mackenna, respectivamente.

Concurrió también el Embajador de los Estados Unidos de Norte América, Excelentísimo señor Culberston.

Abierta la sesión, se hace presente a la Sala que ha llegado a la Secretaría del Senado, un oficio de S. E. el Presidente de la República, con que remite el mensaje en que da cuenta al Congreso Nacional de la marcha administrativa y política del país durante el año de 1928.

A insinuación del señor Presidente, se acuerda archivar dicho oficio y repartir

el mensaje impreso a los señores miembros del Congreso.

Se levanta la sesión.

Sesión 1.a ordinaria en 22 de Mayo de 1929. — Presidencia del señor Oyarzún.

Asistieron los señores Azócar, Bórquez, Cabero, Carmona, Concha don Aquiles, Concha don Luis E., Cruzat, Echenique, González, Gutiérrez, Körner, Marambio, Medina, Ochagavía, Opazo, Piwonka, Sánchez, Schürmann, Silva Cortés, Silva don Matías, Trucco, Urzúa y Valencia.

Abierta la sesión, se dá cuenta de los negocios que a continuación se indican:

Mensajes

Cinco de S. E. el Presidente de la República.

Con el 1.º comunica, con fecha 8 de Febrero, que ha resuelto poner término al período de sesiones del Congreso Nacional. Se mandó archivar.

Con el 2.º inicia un proyecto de ley sobre autorización para conceder a la Liga Marítima de Chile, un terreno fiscal situado en la Avenida Errázuriz, de Valparaíso.

Pasó a la Comisión de Ejército y Marina.

Con el 3.º inicia un proyecto de ley sobre concesión de personalidad jurídica a la institución de beneficencia denominada "Federico Santa María", de Valparaíso, y sobre aprobación de la transacción celebrada entre el Defensor de Menores, Ausentes y Obras Pías de Valparaíso y los señores don Agustín Edwards y don Carlos Van Buren.

Pasó a la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia.

Con el 4.º somete a la aprobación del Congreso, el Código de Derecho Internacional Privado, acordado en La Habana el 20 de Febrero de 1928.

Pasó a la Comisión de Relaciones Exteriores.

Con el 5.º solicita el acuerdo del Senado para nombrar Capitán de Navío Ejecutivo al Capitán de Fragata Ejecutivo, don Víctor Contreras Figueroa.

Pasó a la Comisión de Ejército y Marina.

Oficios

Dos de la Honorable Cámara de Diputados.

Con el 1.º comunica que ha aprobado un proyecto de ley sobre autorización al Presidente de la República, para enajenar los bienes que pertenecieron a la Sociedad de Inválidos de la Guerra de 1879 y Veteranos del Ejército y la Armada y a la Sociedad Defensores de Chile de 1879, cuyas personalidades jurídicas fueron canceladas y para destinar, a fines análogos, el producto de dichos bienes.

Pasó a la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia.

Con el 2.º comunica que ha aprobado las modificaciones introducidas por el Senado en el proyecto de ley sobre concesión de garantías fiscales a la Compañía Electro-Siderúrgica de Valdivia, con excepción de las que expresa.

Quedó para tabla.

Solicitudes

Una de don Tomás Burgos Sotomayor, como Presidente de la Sociedad "Unión de Artesanos", en que pide el permiso requerido para conservar la posesión de un bien raíz.

Pasó a la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia.

Una de don Benjamín Guzmán Valenzuela, en que pide devolución de documentos.

Se acordó acceder a lo solicitado.

Una de don Senador Estebáñez, como Presidente del "Centro Español", de Temuco, en que pide el permiso requerido para conservar la posesión de un bien raíz.

Pasó a la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia.

En conformidad a lo dispuesto en los artículos 10 y 44 del Reglamento, se procede a la elección de Mesa Directiva, y recogida la votación, y practicado el escrutinio de 24 cédulas, igual al número de señores Senadores presentes, se obtiene el siguiente resultado:

Para Presidente

Por don Enrique Oyarzún, 19 votos;

Por don Alberto Cabero, 1 voto;
Por don Artemio Gutiérrez, 3 votos;
En blanco, 1 voto.

Para Vicepresidente

Por don Oscar Urzúa, 19 votos;
Por don Juan Luis Carmona, 2 votos;
Por don Pedro Opazo, 1 voto;
En blanco, 2 votos.

Quedan, en consecuencia, elegidos para los cargos de Presidente y Vicepresidente del Senado, respectivamente, los señores don Enrique Oyarzún y don Oscar Urzúa Jaramillo.

A insinuación del señor Presidente, se acuerda, por asentimiento unánime, que las tres sesiones ordinarias semanales, durante la legislatura ordinaria, tengan lugar los días Lunes, Martes y Miércoles, de 4 a 7 de la tarde.

Con el asentimiento de la Sala, el señor Silva Cortés usa de la palabra, analizando algunas de las declaraciones que considera de la mayor importancia e interés, hechas por S. E. el Presidente de la República, en el Mensaje remitido a la sesión de apertura del Congreso Nacional.

Se levanta la sesión.

CUENTA:

Se dió cuenta:

1.º De la siguiente moción de los honorables Senadores, señores Pedro Opazo Letelier y Víctor Körner:

PROYECTO DE LEY:

"Artículo único. Concédese al Senador, don Guillermo Barros Jara, el permiso requerido por el artículo 31 de la Constitución Política, para poder permanecer ausente del país, por más de un año.

La presente ley regirá desde la fecha de su publicación en el **Diario Oficial**".

Santiago, 28 de Mayo de 1929. — **Pedro Opazo Letelier. — Víctor Körner.**

2.º Del siguiente telegrama del Senado de la República del Brasil:

Río de Janeiro, 28 de Mayo de 1929. — A Su Excelencia el Presidente del Senado. — Santiago. — Chile. — Tenho a honra de comunicar a V. E. que o Senado Brasileiro deliberou manifestad ao Senado e ao heroico povo chileno a sua inmensa alegria pela solucao pacifica e honrosa de Tacna e Arica, fazando de sapparecer a novem que toldava o veo americano, consolidando a paz de nosso continente stop esa grande obra da concordia pela cual todos anciavamos e que devemos ao patriotismo e clarividencia do Perú e do Chile e a benemerita iniciativa do grande Presidente Dos Estados Unidos, represente una verdadera aspiracao fraternal dos povos de toda América, stop queira aceitar Excelencia, os meus protestos de mais alata estima e consideracao. — **A. Azevedo.**

INCIDENTES

FELICITACION DEL SENADO DEL BRASIL

El señor **Urzúa** (Presidente). — Solicito el acuerdo del Senado para contestar a su nombre, el cablegrama del Senado del Brasil, en que expresa a este cuerpo la satisfacción que le ha producido la solución de la cuestión de Tacna y Arica y de que se acaba de dar cuenta.

Si no se hace observación, quedará así acordado.

Acordado.

PERMISO A UN SENADOR PARA PERMANECER AUSENTE DEL PAIS

El señor **Urzúa** (Presidente). — Se ha dado cuenta de una moción de los honorables Senadores señores Körner y Opazo, para dar permiso al honorable señor Barros Jara para permanecer ausente del país por más de un año.

Si no hay inconveniente, quedará así acordado.

Acordado

El señor **Secretario**. — El proyecto de ley propuesto en la moción de los honorables Senadores, dice así:

“Artículo único. — Concédese al Senador don Guillermo Barros Jara, el permiso requerido por el artículo 31 de la Consti-

tución Política, para poder permanecer ausente del país por más de un año.

La presente ley regirá desde la fecha de su publicación en el **Diario Oficial**”.

El señor **Urzúa** (Presidente). — En discusión el proyecto de ley.

¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votación, se dará por aprobado en general y en particular el proyecto.

Aprobado.

¿Algún señor Senador desea usar de la palabra antes del orden del día?

Ofrezco la palabra.

Terminado los incidentes.

EL PROBLEMA DEL FERROCARRIL TRANSANDINO

El señor **Urzúa** (Presidente). — Entrando al orden del día, corresponde ocuparse del proyecto que autoriza la adquisición de cierto número de acciones del Ferrocarril Transandino, que quedó pendiente en la sesión de ayer.

Como en la sesión anterior, se concedió la palabra al honorable señor Trucco, pue- de hacer uso de ella Su Señoría.

El señor **Trucco**. — El Proyecto en discusión, relacionado con el Ferrocarril Transandino por el Juncal, envuelve el intento de un nuevo esfuerzo y de un sacrificio más que el Estado añadiría a los numerosos y considerables que ya se ha impuesto con motivo de esa misma línea férrea.

En compensación, procura realizar algunos objetivos, que estima muy importantes, para el buen éxito del ferrocarril y para su más expedita y económica explotación, o sea, para su mayor eficacia en el fomento del intercambio comercial entre nuestro país y la República Argentina.

Cierto de conseguir exactamenté esos mismos propósitos, en ocasiones anteriores el Fisco se gravó con obligaciones y cargas harto pesadas, sin que los ideales entonces perseguidos hayan podido alcanzarse en modo cabal y, lo que es peor, obteniéndose a veces una situación en algún punto más desmedrada que la que se trató de

corregir a costa de un crecido número de libras esterlinas.

¿Por qué, pues, esas dificultades, que tan trabajosamente y mediante cuantiosos subsidios fueron al parecer eliminadas o precavidas tantos años atrás por la ley, por contratos y por decretos de los gobiernos de Chile y Argentina, permanecerían, a pesar de todo, siempre en pie?

¿Cómo resolverlas radicalmente?

¿El actual proyecto y el nuevo desembolso lograrán cortar para siempre el nudo gordiano?

En mi opinión, tales son algunas de las cuestiones que importa grandemente dilucidar con esmero, ya que ellas son incuestionablemente graves, porque la marcha del transandino está lejos de ser satisfactoria, no habiendo correspondido ni a nuestras esperanzas ni a nuestros sacrificios; y porque cuanto se encamine al auge, o al fracaso, de nuestro primer ferrocarril internacional, que nos vincula estrechamente a una gran nación, puede ser de la más alta trascendencia para lo futuro.

Por esto, a poco que se medite sobre el problema del transandino se viene en cuenta de que él es más hondo, delicado y complejo de lo que ordinariamente se piensa.

Y pronto se cae también en que su solución, esto es, el convertir esa vía férrea en un instrumento efectivamente útil y valioso de confraternidad, de trabajo, de riqueza y de progreso para dos pueblos, es una tarea superior a los afanes que pudiera consagrarle aisladamente uno sólo de esos países.

Sin duda que el Senado no ha de querer pasar de ligera sobre asuntos de tal especie y magnitud.

El proyecto que nos ocupa ha sido aprobado por la otra Cámara; pero él es rechazado en absoluto por el informe de nuestra Comisión de Hacienda, lo cual aconsejaría igualmente a que nos fundemos lo mejor posible, sometiéndolo a un estudio más minucioso, antes de resolverlo.

Por otra parte, el examen sereno y atento de las vicisitudes del negocio ofrece, a mi juicio, antecedentes y experiencia bastante para convencerse de que el nuevo proyecto está basado en un error de concepto y que con él no se avanzará nada hacia

el fin tanto tiempo y tan onerosamente pretendido.

Diriase que aquellos antecedentes y esa experiencia hubiesen sido olvidados.

A lo menos, tengo para mí que únicamente cierto general desconocimiento de muchas particularidades características puede explicar que el transandino sea mirado y exhibido corrientemente con un cariz que no le es propio; que sus achaques sean imputados equivocadamente a circunstancias que no son sus verdaderas causas; y que y para remediarlos se propongan arbitrios que resultarán totalmente ineficaces, sino contraproducentes.

De ahí es que creyendo servir intereses nacionales que considero de mucha entidad, me atreva a solicitar la benevolencia del Honorable Senado para ocupar con algún detenimiento su atención, pues, he llegado a persuadirme de que se hace indispensable exponer diversos detalles, porque sólo teniéndolos presentes podrá llegarse con más facilidad a adoptar, respecto del transandino, una política acertada y definida.

Acaso los sucesos y dificultades que me voy a permitir rememorar, si no se pierden de vista, puedan también ser útiles cuando se consideren otros ferrocarriles que vayan a cruzar nuestras fronteras.

Preseindiendo de la ley de 13 de Noviembre de 1874, que fué la primera en otorgar la concesión con garantía de intereses, en favor de los hermanos Clark para la construcción del ferrocarril transandino; sin detenerme tampoco en las leyes sucesivas de 1887, de 1893 y de 1895, que fueron aumentando el capital garantizado, baste recordar que con motivo del fracaso de la compañía constructora y de la subasta de sus bienes, ocurrida en 1898, se dictó la ley de 14 de Febrero de 1903, a virtud de cuyas disposiciones se concedió a la Compañía del Ferrocarril Transandino de Chile Limitada, durante veinte años, la garantía del 5 por ciento de interés sobre el capital de 1.485,000 libras esterlinas, descompuesto como sigue:

Sobre 278,100 libras esterlinas garantía desde 1906 hasta 1926 (Bonos A).

Sobre 538,650 libras esterlinas garantía desde 1908 hasta 1928 (Bonos B).

Sobre 668,250 libras esterlinas garantía desde 1910 hasta 1930 (Bonos C).

(Decretos supremos del Ministerio del Interior de 9 de Junio de 1904, 30 de Junio de 1906, 7 de Abril de 1908 y 18 de Abril de 1910).

Esas cantidades fueron emitidas en obligaciones, o debentures, por la Compañía, con hipoteca del ferrocarril.

En 1910, la línea quedó totalmente terminada; y a partir de ese mismo año, el servicio de la garantía fiscal alcanzaba su máximo de 74,250 libras esterlinas, equivalente a 2.970,000 pesos anuales de nuestra actual moneda, cantidad que iría disminuyendo desde 1926 para desaparecer completamente el 1.º de Julio de 1930.

Tal fué el compromiso que la ley de 1903 impuso al Erario Nacional.

Con respecto a la explotación, las dos secciones del transandino, chilena y argentina, constituyeron en un principio dos ferrocarriles completamente aislados el uno del otro; pero luego que en el referido año de 1910 quedaron unidos los rieles de ambas laderas, y que la línea, sin solución de continuidad desde Los Andes a Mendoza, fué entregada al servicio público, las dos secciones cesaban de hecho en su independencia absoluta. En lo sucesivo no podían proceder esas empresas inconexamente; fuertes ligazones, de que no era dable desentenderse, las trababan entre sí.

Se impuso entonces, la imperiosa necesidad de coordinar los transportes y de aunar los esfuerzos, en beneficio mutuo, para facilitar la explotación.

Las ventajas de algunas medidas eran indiscutibles y el acuerdo sobre ellas fué fácil.

Respecto de otras, los puntos de vista eran divergentes; el provecho que vendrían a significar para una de las Compañías podía ser en desmedro de la otra. Tal ocurrió con el problema de las tarifas, con el de la clasificación de la carga, y, especialmente, con el de la equitativa repartición de los fletes.

Las desavenencias en esas cuestiones tan vitales revistieron graves caracteres y constituyeron un verdadero peligro para el desarrollo del tráfico. Entendiéndolo así, los Gobiernos chileno y argentino, por propia iniciativa, nombraron una comisión, que

se reunió en Buenos Aires desde el 18 de Marzo al 15 de Abril de 1911, para buscar alguna solución a las dificultades. Las deliberaciones y trabajos de los delegados fueron estériles, pues no se consiguió introducir ninguna modificación, continuando cada Compañía imponiendo su criterio y sus tarifas con total prescindencia de la otra.

Incapaces ambas empresas de llegar a un avenimiento por sí mismas, acordaron felizmente, en Junio de 1917, someterse al arbitraje conjunto de los dos Gobiernos, los que designaron la nueva comisión técnica, que reunida en Buenos Aires desde el 7 al 24 de Agosto del mismo año, llegó por unanimidad a las conclusiones precisas y concretas, seriamente fundadas, que fueron dictadas como laudo arbitral por decretos del 26 y de 28 de Septiembre de los Presidentes de Chile y Argentina, respectivamente.

Este laudo distribuye el flete de la carga en conformidad a una fórmula que toma en cuenta la longitud virtual de la línea, es decir, la longitud recta horizontal que exigiría igual trabajo de tracción que la línea real, y además, hace intervenir el peso del tren y el de la carga transportada. Para el promedio de utilización del material, la equitativa repartición del valor del flete resultó ser de 43 por ciento para la sección chilena y de 57 por ciento para el trayecto argentino.

Deste entonces, sobre este punto no ha habido mayores tropiezos.

Desgraciadamente el arbitraje solicitado se limitó, por las empresas, a la distribución del flete de las mercaderías movilizadas de Los Andes a Mendoza y vice-versa. Quedó excluido lo que concierne a la repartición de las entradas provenientes de los pasajeros, equipajes, encomiendas y animales, así como las normas para fijar las tarifas.

Acaso no era difícil prever que esas lagunas se convertirían, como había acaecido con la distribución del flete de la carga, en un semillero de dificultades que entorpecerían gravemente el buen éxito del ferrocarril, a lo cual no podía ser indiferente el Gobierno.

Baste recordar que por un contrato la sección argentina estaba dada en explotación a la Compañía del Pacífico, que ex-

plota también la línea de Buenos Aires a Mendoza, cuyos particulares intereses la inducen a obstruir el desarrollo del tráfico entre la región mendocina y Chile.

Así fué como se establecieron tarifas prohibitivas tan anormales que el flete de una tonelada de carga entre Los Andes y Mendoza llegó a ser más elevado que entre Los Andes y Buenos Aires.

En tales condiciones, la explotación de la sección chilena no producía entradas suficientes para satisfacer sus compromisos; de modo que no se requería tener muy buena vista para divisar la bancarrota a la expiración del plazo de la garantía fiscal.

Demás está decir que sin expectativas de dividendos, las acciones no representaban un valor efectivo apreciable. (En 30 de Junio de 1917 los dividendos atrasados para las acciones preferidas sumaban 1.100,000 libras esterlinas).

Natural es que se supusiera que nuestros poderes públicos estuvieran dispuesto a no omitir esfuerzos para salvar tan serios inconvenientes y que los animara el más vivo interés por evitar el fracaso completo del ferrocarril; y aun cuando la situación del negocio permitía adquirirlo a muy bajo precio, concébase también que se abrigara cierta confianza en que el Estado se inspirase en un espíritu más generoso.

Las circunstancias anotadas explican que en Enero de 1915 el Transandino Chileno fuera ofrecido al Fisco por la suma de 1.732,870 libras esterlinas en bonos del 4.5 por ciento de interés y 1 por ciento de amortización.

En vista de un informe negativo, el Gobierno no aceptó la compra.

Durante los años 1918 a 1920 se tramitó un nuevo arreglo, sancionado en definitiva por la ley número 3,803 de 13 de Septiembre de 1921 que aprobó un contrato ad-referéndum entre el Gobierno y la Compañía.

Conviene recordar las disposiciones de esta ley que está en plena vigencia.

A virtud de ella, la República tomó sobre sí las siguientes cargas:

a) En reemplazo o canje de las anteriores obligaciones hipotecarias de la Compañía, que sumaban 1.485,000 libras esterlinas garantizadas con 5 por ciento de interés, caución que cesaba en 1930, el Go-

bierno emitió bonos por 825,000 libras esterlinas al 8 por ciento de interés y 1 por ciento de amortización. El servicio anual de esta deuda sube a 2.970,000 pesos, o sea, a una cantidad matemáticamente igual a la garantía otorgada por la ley de 1903, sólo que ahora, en vez de fenecer en 1930, se prolongará hasta 1952 (Proyecto Ley de Presupuesto para 1929; Ministerio de Hacienda, Cap. 12, Deuda externa directa, número 19).

b) Además, el Estado garantizó el 7,5 por ciento de interés sobre 542,000 libras esterlinas emitidas por la Compañía con hipoteca del ferrocarril. La ley no fijó plazo de término para esta garantía que equivale a 1.626,000 de pesos anuales. Hasta hoy ha tenido que pagarla el Gobierno casi íntegramente. En la actualidad esta obligación anual ha disminuído apenas en unos cuarenta mil pesos, pues la empresa no ha podido cubrir las amortizaciones sino muy limitada e irregularmente.

En resumen, la ley de 1921 gravó al Estado, durante muchos años, con un desembolso superior a cuatro y medio millones de pesos anuales.

En cambio, la Compañía se comprometió:

1.o A transferir al Estado el 70 por ciento de las acciones;

2.o A convertir las acciones preferidas en acciones comunes con renuncia a los dividendos insolutos;

3.o A **unificar la administración** de las dos secciones del ferrocarril para que fueran manejadas "como si se tratase de una sola línea perteneciente a un solo propietario"; y

4.o A que el Estado, por las acciones que adquiría, quedase exento de toda contribución extranjera.

El Mensaje presidencial con que se acompañó el proyecto de ley de 1921, refiriéndose a la **falta de unidad en la administración de los dos transandinos**, decía con mucha razón: "La causa expresada influye en forma tan decisiva que, al no ser removida, fuera inoficioso tratar de mejorar otros aspectos del servicio". Al respecto señalaba el Mensaje las tarifas poco equitativas que regían en la sección argentina y agregaba que a consecuencia de ellas "la sección chilena se encuentra en una alterna bien definida: o languidece hacien-

do un comercio restringido o de ocasión, o llega a unificar su administración con la parte argentina, obteniendo que ésta ponga término al contrato con la Compañía del Pacífico". (Esta última empresa había impuesto en el transandino las tarifas que se impugnaban).

Por su parte, los honorables Senadores que informaron aquel proyecto de ley dejaban constancia que, a su juicio, la obligación de establecer **la unidad de administración**, consultada en el número 5 del artículo 1.º, "es previa a todas las anteriores y a las que el Fisco contrae por su parte, de tal manera que **si no se realiza, no podrá verificarse ninguna de las estipulaciones contenidas en el proyecto de ley que estudiamos**".

Lo que revestía, pues, la más considerable importancia; lo único que se estimaba de absoluta necesidad; lo que constituía el grande, el exclusivo anhelo, era esa unidad de administración. Y ésto, con el propósito de estimular el intercambio comercial y, particularmente, a fin de obtener tarifas razonables para evitar que, como dice el Mensaje, la sección chilena languidciera en una situación desmedrada e injusta. A trueque de alcanzar ese sólo desiderátum de unificación, todo se podía aceptar y conceder; y sin ese requisito no valía la pena de hacer nada, ya que las demás concesiones a favor del Fisco valían muy poca cosa.

Esas mismas ideas fueron confirmadas en el Senado, llegándose a insinuar que era más ventajoso renunciar a las acciones que se transferían, puesto que el honorable Senador, señor Guillermo Edwards observó que "al Estado podía no convenirle recibir el 70 por ciento de las acciones, porque entonces, puede tener la responsabilidad del 70 por ciento de las pérdidas y deudas".

Se me permitirá marcar la conveniencia de retener este hecho: en 1921 los dos poderes públicos estuvieron perfectamente acordados para conceder por unanimidad, abundantes auxilios con el objeto de que la sección argentina se desligara de la Compañía del Pacífico y, en cambio, se unieran ambos transandinos en un régimen de administración común. Veremos que, olvidando la experiencia, ahora suele pensarse justamente lo contrario.

Referiré cómo se estableció esa indispensable unidad administrativa.

Copiando el contrato ad-referéndum, la ley de 1921 dispuso en su número 5 del artículo 1.º que "La Compañía se obliga a uniformar previamente, mediante el respectivo convenio, la administración de su ferrocarril con la administración del Ferrocarril Transandino argentino, para efectuar su tráfico en común como si se tratara de una sola línea. La unificación se hará de acuerdo con el Presidente de la República, **quien podrá convenir con el Gobierno argentino, la reglamentación** de lo concerniente al intercambio de tráfico y a la intervención que ambos Gobiernos tendrán en la fijación de las tarifas".

No necesito recalcar la importancia considerable de esta última disposición que, infortunadamente, ha quedado como letra muerta, pues no tengo noticias de que se haya concertado nada al respecto entre los dos Gobiernos, lo que ha dado lugar en las tarifas de pasajeros, a una situación desagradable de que hablaré más adelante.

En conformidad con aquella oportuna exigencia de un pacto previo para unificar la administración, se subscribió por ambas Compañías el Convenio de 24 de Enero de 1922 que el Gobierno aprobó por decreto número 148 del 17 de Febrero del mismo año y que fué también sancionado por decreto del Gobierno argentino el 25 de Enero de 1923.

Dicho Convenio, en lo pertinente con mi estudio, estipula:

Extracto del Convenio del 24 de Enero de 1922.

1.º La administración se hará por un **Comité Unido**, "a fin de que la explotación de ambas líneas pueda realizarse **como si se tratase de una sola vía perteneciente a un solo propietario**".

3.º Para los efectos del artículo 1.º, las facultades del Comité Unido "serán **tan amplias como las que en la actualidad corresponden a los directores mismos**". Toda dificultad con relación a la administración unificada será resuelta sin ulterior recurso por arbitraje.

5.º La sede del Comité Unido será la que en cualquier momento él acuerde.

7.º "Las tarifas se fijarán por el **Comité Unido** con sujeción a las leyes que so-

bre el particular rijan en ambos países y a los acuerdos celebrados y a los que llegaren a celebrarse”.

8.o “**La distribución de las entradas y de los gastos de la Administración Común entre ambas empresas se hará por el Comité Unido sobre las mismas bases que rigen en la actualidad... las entradas en común se distribuirán en conformidad con las actuales fórmulas**”.

9.o “**La Administración Unificada llevará la contabilidad de sus operaciones en forma de hacer constar la distribución de entradas y gastos a que se refiere el artículo 8.o**”.

10. “Cada empresa conservará su independencia jurídica para todos los efectos **no comprendidos** en el presente Convenio, como son las relaciones con sus accionistas, con los tenedores de sus obligaciones y con el respectivo Gobierno”.

13. “La duración del presente Convenio es ilimitada. No puede, en consecuencia, ser deshauciado ni modificado, sino por acuerdo de ambas empresas y con la aprobación de ambos Gobiernos”.

Tales son las disposiciones substanciales del Convenio. Las demás no son de oportunidad por el momento y tampoco han originado dificultades.

No ha sucedido lo mismo con respecto a las tarifas y a la distribución de las entradas, que eran las cuestiones máximas y el escollo permanente para el desenvolvimiento ordenado y regular de las actividades del ferrocarril. De ahí, como se ha visto, el grande empeño en crear la autoridad única, que armonizando los puntos de mira contrapuestos o las exigencias unilaterales desmedidas, supiera tomar en debida consideración, con criterio más ecuánime, el conjunto mismo del ferrocarril, su alta finalidad internacional y su especial condición, que imponían tratarlo en su funcionamiento como una sola línea a objeto de no malograr injustificadamente, por satisfacer sólo intereses secundarios, exagerados o momentáneos, los elevados propósitos a que obedeció su construcción y los ingentes esfuerzos y sacrificios que ella impulsara.

Puede afirmarse, en suma, que la tan necesaria unidad de administración consistía esencialmente en esa entidad encargada de

determinar imparcial y equitativamente la distribución de las entradas y las tarifas “razonables y justas” de que habla la ley argentina. De ahí que el Convenio se particularice e insista en sus provisiones sobre la materia; y por eso sus cláusulas 8.a y 9.a son tan claras y categóricas, puesto que ellas ordenan imperativamente que todas las entradas en común se distribuyan de conformidad con las actuales fórmulas; es decir **está perentoriamente estipulado que, cualesquiera que sean las tarifas, tanto los ingresos de la carga, como también los provenientes de los pasajeros, equipajes, encomiendas, animales y, en general, de toda clase de transporte entre Los Andes y Mendoza y vice-versa, deben repartirse obligadamente en aquella proporción del 43 por ciento para la sección chilena y del 57 por ciento para la sección argentina.**

Después de leer tan fundamentales y terminantes preceptos, es realmente penoso verse obligado a consignar que absolutamente nada de ésto se ha efectuado.

Los resultados no se han hecho esperar.

Por supuesto que aun se puede y se debe exigir el cumplimiento de esta parte, que es la principal, del Pacto.

A mi juicio, el Convenio, en sí mismo es muy satisfactorio.

Salvo una concepción de más vuelo, posible sólo con el entendimiento de los dos Gobiernos sobre una base a mayor escala, ese Convenio, repito, en mi entender, era y es la que requiere el transandino.

Desgraciadamente, hemos dejado también que parcialmente se convierta en un **chifon de papier**. Y de esa manera no hay solución posible para ningún problema; o más bien, no acabaremos nunca de buscar soluciones, porque todas ellas, por felices que sean, concluirán por no resolver nada.

Con la experiencia recogida posteriormente, hubiera sido útil, para prevenir incidentes, precisar el árbitro o el tribunal de arbitraje de que trata la cláusula 3.a, sin perjuicio de disponer que pudiera ser substituído por otro de común acuerdo. Asimismo, habría resultado conveniente, según se verá, fijar sanciones o multas fuertes para los casos de incumplimiento del Pacto.

Todo esto puede establecerse todavía; y, por lo menos, no olvidarlo para lo futuro.

No estará demás subrayar que, por efecto de la ley de 1921 era únicamente el Transandino Chileno quien obtenía beneficios de consideración; pero se ve que su Directorio tenía vinculaciones e influencias suficientes con la otra u otras Compañías para hacer que la sección argentina terminara su contrato con el Ferrocarril del Pacífico, aceptara la administración común y subscribiera todas las cláusulas del Convenio, lo cual denota quizá cierta afinidad de intereses de los accionistas de uno y otro transandino. Esto mismo podrá observarse más de una vez en el curso de esta exposición.

Veamos ahora la forma en que se ha aplicado el Convenio y cómo ha funcionado el régimen creado por la ley de 1921.

Es innecesario comenzar diciendo que el Estado ha cumplido religiosamente los gravámenes y obligaciones que se impuso.

De conformidad con el Pacto de 1922, para tomar a su cargo la administración en común de los dos transandinos, se constituyó en Londres, en Agosto de ese año, el Comité Unido, que quedó compuesto por seis miembros (tres representantes de cada Directorio), de los cuales dos son personeros del Gobierno de Chile.

Como se ha indicado, papel importante del Comité Unido era determinar ciertos sueldos; distribuir esos y algunos otros gastos entre ambas empresas; fijar las tarifas y efectuar la repartición de los ingresos.

En lo que concierne a los sueldos y gastos no ha habido tropiezos; respecto a la carga, se revisaron las tarifas y continuaron distribuyéndose sus entradas con sujeción al laudo arbitral de 1917. Cuanto a los pasajeros, observaré que, a lo menos desde 1920, los ingresos que ellos proporcionan han sido constantemente superiores a los producidos por la movilización de carga. Así, en el conjunto de los ocho años de 1920 a 1927, el Transandino Chileno obtuvo:

Por pasajeros	\$ 17.628,330
Por carga	11.766,917

La equitativa repartición de las entradas de pasajeros, es pues una cuestión de mayor importancia aun que la de los ingresos provenientes de la carga.

Puntualizará algunos resultados interesantes obtenidos sobre el particular.

Las tarifas para pasajeros de primera clase han sido en pesos de seis peniques:

En 1922.—Valor del pasaje de Los Andes a Mendoza, 299 pesos 50 centavos.

Correspondiendo a la sección chilena, 140 pesos o el 46,8 por ciento.

Correspondiendo a la sección argentina, 159 pesos 30 centavos, a el 53,2 por ciento.

En 1917 se elevaron en 60 pesos las tarifas de la sección argentina; la chilena no las modificó; y quedaron:

1917. — Valor de Los Andes a Mendoza, 359 pesos 67 centavos.

Correspondiendo a la sección chilena, 140 pesos, o el 38,9 por ciento.

Correspondiendo a la sección argentina, 219 pesos 67 centavos, a el 61,1 por ciento.

En 1922 la Compañía del Transandino Argentino, elevó su tarifa en 33 pesos; la chilena en 12 pesos 50 centavos y los valores fueron:

1922. — De Los Andes a Mendoza 405 pesos 17 centavos.

Correspondiendo a la sección chilena 152 pesos 50 centavos, o el 37,6 por ciento.

Correspondiendo a la sección argentina, 252 pesos 67 centavos, o el 62,4 por ciento.

La proporción del 46,8 por ciento para la sección chilena, había ido disminuyendo hasta llegar en 1922 a ser sólo de 37,6 por ciento.

Nótese que el último abatimiento de ese porcentaje se llevó a cabo en 1922, es decir, después de firmado el contrato ad-referendum que vino a sancionar la ley de 1921, en virtud de la cual, ese mismo año de 1922, entró en funciones el Comité Unido a quien correspondía fijar las tarifas para toda la línea, como si fuera un solo ferrocarril, y distribuir equitativamente las entradas entre ambas empresas.

Habría el derecho de hacer algunas reflexiones sobre el caso.

Pero al fin, ya existía el Comité Unido a quien el Estado, propietario efectivo del Transandino chileno, podría exigir que reparara lo que hubiera falta de equidad.

Las cosas no se mejoraron, sin embargo. A la inversa, se empeoraron.

En efecto, en 1926, el Directorio del Transandino argentino (del cual tres de sus miembros formaban parte del Comité Uni-

do y otro era el presidente del Directorio de la Sección Chilena), el Directorio del Transandino argentino, digo, sin atribuciones para ello y sin prevenir siquiera al Comité Unido, procediendo por sí y ante sí, elevó en 60 por ciento sus tarifas de primera clase y en 72 por ciento las de segunda clase, a partir del 1.º de Diciembre.

De esa sencilla y expedita manera, continuaba metódicamente su curso la táctica que no quiera calificar; y la sección chilena quedó reducida a percibir solamente el 27,4 por ciento del pasaje de Los Andes a Mendoza; pues los precios fueron:

1926. — Valor del pasaje de Los Andes a Mendoza, 557 pesos.

Correspondiendo a la sección chilena, 152 pesos 50 centavos, o el 27,4 por ciento.

Correspondiendo a la sección argentina, 404 pesos 50 centavos, o el 72,6 por ciento.

Como se ve la proporción quedaba hartó lejos, no ya del 46,8 por ciento que existió hasta 1917, sino del 43 por ciento que correspondía a la longitud virtual de la línea y que fué establecida como justa para la carga por el laudo arbitral y por la unanimidad de los técnicos de los dos Gobiernos.

Algo enteramente análogo ha ocurrido con la 2.ª clase.

Gradual y sistemáticamente, la sección chilena había venido siendo despojada de su participación en el valor de los pasajes hasta no recibir sino poco más de la cuarta parte de esas entradas.

Esta situación no sólo es inaceptable desde el punto de vista pecuniario, sino que es bocherosa.

Y atendiendo a los antecedentes de que he podido disponer, se forma la impresión de que el Transandino chileno aceptó dicha condición menoscabada con una resignación y mansedumbre poco comunes en organismos directivos que, por tales modos, ven venir a menos sus intereses y acrecentarse tan fácil e irregularmente los del vecino en la misma proporción.

En la última alza de tarifas, tal vez ni hay necesidad de decirlo, procedió en 1926 el Directorio del Transandino argentino en abierta pugna con el Convenio de 1922 que ese mismo Directorio firmó y cuya cláusula 7.a se recordará que expresa "las tarifas se fijarán por el Comité Unido con sujeción a las leyes que sobre el parti-

cular rijan en ambos países"; y la cláusula 1.a establece que la administración de las dos secciones "se hará en adelante por el Comité Unido" a fin de que la explotación se realice "como si se tratase de una sola vía perteneciente a un solo propietario". Las facultades del Comité, dispone todavía el convenio: serán para ese efecto tan amplias como las que en la actualidad corresponden a los directorios mismos (cláusula 3.a); y aun agrega que esos directorios conservarán su independencia jurídica sólo para los efectos "no comprendidos en el Convenio" (cláusula 10).

Carecía, pues, el Directorio del Transandino argentino, en absoluto de atribuciones para modificar por sí mismo las tarifas. En consecuencia, la violación cruda y hasta irritante del Convenio es evidente.

En igual forma subió las tarifas de turismo.

El 2 de Diciembre, cuando estaban en pleno vigor las tarifas así elevadas, nuestro Gobierno propietario del 70 por ciento del Transandino chileno, llamó la atención del Comité Unido sobre esos hechos; le recordó la cláusula 7.a y pidió que el valor del pasaje se repartiera en la proporción del 43 por ciento y del 57 por ciento. Su representante contestó el 7 de Diciembre diciendo que el Comité Unido no fué consultado para el aumento de las tarifas; que el Directorio del Transandino argentino manifestaba que carece de facultades para compartir el aumento con la Compañía chilena, y, alegando que el Comité Unido sólo puede ejercer las atribuciones de la cláusula 7.a con sujeción a las leyes de ambos países, hacía presente que el Transandino argentino está sujeto a la ley Mitre.

Resumen: el Transandino argentino no tiene facultades para aceptar la distribución de las entradas en la proporción del 43 por ciento y del 57 por ciento; pero sí las tiene para elevar las tarifas por que él está sujeto a la ley Mitre; en cambio, al Comité Unido no le corresponde ejercer sus atribuciones relativas a las tarifas porque sólo puede hacerlo conforme a las leyes.

El mensaje del 24 de Octubre último, con que se ha presentado al Congreso el proyecto de ley en discusión, parece que da algún valor a las alegaciones que acabo de

exponer, porque se limita a expresar que "las tarifas del Transandino son excesivamente altas y la repartición de las entradas provenientes del tráfico internacional se realiza en condiciones tales que la sección chilena no recibe la proporción de entradas a que **tiene derecho** "dentro de una justa repartición"; señala que la insuficiencia de entradas obliga al Gobierno a cubrir íntegramente la garantía; y añade que "**dentro de la ley Mitre**" el Transandino argentino elevó sus tarifas en 1926 "y gestiona actualmente una **nueva alza** de 30 por ciento en los pasajes de la sección argentina, que vendría a "colocar estos pasajes ya muy elevados en "condición casi prohibitiva".

Si todo esto fuera así, tan inevitable; si la Compañía de la sección argentina, guardando la fe pactada y ejercitando lealmente sus derechos, pudiera elevar indefinidamente por sí misma sus tarifas en el monto que lo tenga a bien; si en realidad pudiera imponer de hecho que la distribución de las entradas de pasajeros sea del 80 por ciento del 90 por ciento para ella; y aun impedir o anular de esa manera el movimiento de viajeros, no sé qué valor, qué alcance y qué ventajas tenga el Convenio de 1922 que el nuevo proyecto de ley, a pesar de todo, conserva y respeta en su artículo 5.º.

Si a cada Directorio le fuera lícito dispartarse por su lado, ¿qué administración común de las dos secciones es la que debe hacer el Comité Unido? ¿Por qué medios le será dable realizar la explotación como si fuera una **sola línea de un solo propietario**? **Cómo hará la distribución de las entradas?** **¿En cuál forma su contabilidad hará constar esta distribución?** **¿Qué tarifas podrá fijar?** **¿Qué delegación de atribuciones es la que se ha pactado al convenir que las facultades del Comité serán tan amplias como las que antes correspondían a los directorios mismos?** **¿Qué quiere decir la cláusula 10?**

En una palabra: ¿a qué obedeció y qué significa ese Convenio y esa administración unificada que fué, como se ha hecho ver antes, la única justificación de la ley de 1921 y de los cuantiosos gravámenes que se impuso el Estado?

Arguye el Directorio de la sección argentina que el Comité Unido sólo puede ejercer sus atribuciones con sujeción a las leyes.

Y a esa restricción perfectamente inofensiva y natural, e innecesaria por lo obligada y forzosa, se pretende darle un significado absurdo que no sólo dejaría nula y sin sentido la cláusula 7.ª, sino todos los contratos y convenios.

Claro es, y exclusivamente eso quiere decir aquella condición, que al Comité no le será lícito dictar tarifas que por lo exorbitantes puedan ser vedadas, que es el caso precisamente contemplado por la ley Mitre; tampoco le es permitido establecerlas de modo que envuelven excepciones de preferencias, favoritismos u hostilidad; ni modificarlas sin cumplir ciertos requisitos legales respecto a la publicidad y anuncios previos, etc. Y esto mismo rige con cualquiera que sea la entidad que determine las tarifas, llámese ella comité, empresa, compañía o directorio.

Perdóneseme que recuerde de nuevo literalmente la cláusula 7.ª que se invoca justamente para negarla y desconocerla: "Las tarifas — dice — se fijarán por el Comité Unido con sujeción a las leyes que sobre el particular rijan en ambos países y a los acuerdos celebrados y a los que que llegaren a celebrarse". No contiene ni una palabra más ni una menos.

De la misma laya, si no mejor, que la argumentación del Directorio del Transandino argentino, sería decir: "Según la cláusula 7.ª el comité NO puede fijar las tarifas; porque sólo está facultado para hacerlo con sujeción a los acuerdos celebrados y... no ha habido acuerdo sobre el particular".

Ciertamente que causaría estupor y enérgicas protestas un razonamiento de esa especie.

Más sorprendente aun sería que no se produjera ese estupor ni se formularan aquellas protestas en los términos más vigorosos.

Con todo, la verdad es que **únicamente** el Comité Unido es quien puede fijar las tarifas y distribuir las entradas; pero es también un hecho que el Transandino argentino no respetó el Convenio e impuso por sí mismo el alza de los pasajes en 1926,

alegando que "él está sujeto a la ley Mitre".

Ante esta alegación, quienquiera pensará que en realidad no se podía obligar a ese directorio a violar aquella ley que tenía el deber de cumplir; y que para ello era menester que elevara las tarifas como lo hizo.

Sería discurrir en falso.

En efecto; la ley argentina número 5,315, llamada ley Mitre, de 1.º de Octubre de 1907, no contiene más disposiciones al respecto que las de su artículo 9.º y las del artículo 13 del reglamento de la misma ley (Decreto de 30 de Abril de 1908), que dice: "Mientras el producto líquido de cada año no llegare a 6,8 por ciento del capital reconocido, las empresas podrán establecer sus tarifas en los términos de la ley número 2,873 y sus reglamentos". Cuando el producto líquido exceda de aquel límite, las tarifas serán establecidas con la intervención del Poder Ejecutivo.

En lo que concierne a la ley 2,873 y sus reglamentos, que se citan, sólo establecen que "las tarifas relativas al transporte de pasajeros y mercaderías serán **razonables y justas**" (Artículo 44. de la ley 2,873).

Como se ve, tales disposiciones no se compatocen con el alegato del Directorio; sin embargo, no hay ninguna otra que venga más al pelo que ellas. La excusa de la ley Mitre no tiene, pues, ninguna base seria.

Si el Transandino argentino no hubiera aumentado sus pasajes, estaría correctamente dentro de la ley Mitre; si, haciendo honor a su firma puesta en el convenio, hubiera logrado que el Comité Unido autorizase la elevación de las tarifas para toda la línea, como si fuera una sola, habría procedido siempre con sujeción y acatamiento a la misma ley Mitre y, por añadidura no despreciable, al pacto que se obligó a respetar.

Todavía más; en caso de existir desinteligencia, antes de imponer una de las partes su exclusivo criterio, debió solicitarse el arbitraje estipulado (Cláusula 3).

En suma: lo más que puede decirse es que un aumento de tarifas no era ilegal; que no lo prohibía la ley Mitre; que lo toleraba; pero que en manera alguna lo

imponía. Exactamente lo mismo puede repetirse para la sección chilena.

Pero esa situación que ante la ley ha existido, que existe y que existirá, no es aceptable aducirla como pretexto para arrogarse facultades que son privativas del Comité, ni para arrollar las disposiciones perfectamente claras de un convenio por cuya celebración se había concedido tantos millones de pesos.

Es aquella, precisamente, la misma y única situación en que el Comité Unido puede hacer uso de sus exclusivas atribuciones.

El artículo 381 del Reglamento General de Ferrocarriles de la República Argentina, establece que por cada infracción a él las empresas incurrirán en una multa de quinientos a diez mil pesos, considerándose cada día de falta como una infracción distinta.

Si en vez de la impunidad, algo análogo a lo dispuesto en el reglamento citado hubiera existido en el convenio, como lo insinué antes, seguramente no hubiera caído el Transandino argentino en la tentación de subir sus pasajes quebrantando el pacto.

Mientras tanto, el alza de tarifas impuesta en forma tan irregular, y sin miramiento de ninguna especie, empezó a regir tranquilamente el 1.º de Diciembre de 1926.

Con posterioridad, el 14 del mismo mes, se comunicaba por cable desde Londres al Gobierno de Chile que el Comité Unido sancionaba la elevación de tarifas que regía ya en la sección argentina, y autorizaba al mismo tiempo al Transandino chileno para que también aumentase las suyas hasta alcanzar la proporción del 43 o/o del valor total del pasaje.

En mi opinión, tenía, a lo menos, grande importancia este reconocimiento que por primera vez hacía el Comité Unido de que la equitativa distribución de las entradas de pasajeros debe ser la del 43 o/o y del 57 o/o. Si tal distribución la hubiera establecido el comité con mayor oportunidad, como era su deber y su expresa obligación, además de evitarse el enojoso incidente de que me ocupo, se habría dado un gran paso en beneficio del ferrocarril.

Era, pues, de suma importancia utilizar

aquel acuerdo y darle fuerza, disponiendo su inmediata aplicación.

Desgraciadamente, el Gobierno, propietario efectivo del Transandino chileno, parece que no lo estimó de la misma manera.

Considero como muy sensible que se haya desperdiciado esa oportunidad de hacer acatar plenamente el convenio y de salvar en forma definitiva a la sección chilena de la situación amenguada en que se había mantenido y en la cual aun permanece.

La elevación anómala de las tarifas del trayecto argentino fué autorizado solo por un año; pero esa autorización debe de haber sido renovada, al parecer sin mayores inconvenientes, ya que continúa y continuará rigiendo; y aun se nos anuncia una nueva alza en tramitación.

Recordemos que la principal entrada del ferrocarril es la de pasajeros; a tal punto que si la sección chilena, con las mismas tarifas globales que se han cobrado, hubiese percibido el 43 o/o de esas entradas totales de los pasajes, desde que se implantó la administración unida, no sólo hubiera cubierto con holgura las amortizaciones de los debentures por 542,000 libras esterlinas, que no ha podido atender, sino que habría servido también parte de los intereses que garantiza el Fisco. Así, en el solo año de 1927, con las mismas tarifas generales que rigieron, pero con aquella participación del 43 o/o, la sección chilena habría recaudado por transporte de pasajeros una mayor suma de un millón de pesos a los menos; y en lugar del déficit que se produjo de 118,000 pesos, se habría obtenido, por ese solo capítulo, un superávit de 900,000 pesos. Mejores aun habrían sido los resultados si esa cuota del 43 o/o se hubiera aplicado también, como hay derecho, a los ingresos producidos por los equipajes, encomiendas y animales, que representan no pequeños valores.

Desde el punto de vista de la participación en el precio de los pasajes, el transandino chileno está, pues, en una situación más desventajosa que antes de la administración unida; pero no por culpa de este régimen sino porque él ha sido burlado: una de las partes lo atropelló, ejecutando pre-

cisamente lo que él prohíbe, y la otra no consiguió hacerlo efectivo y respetable, aun cuando estaba por medio la firma de dos Gobiernos e intereses y valores de consideración.

A mi juicio, lo que sin demora debió y debe hacerse es, no sólo que se reconozca al Comité Unido como la única autoridad que puede modificar las tarifas, fijándolas para toda la línea, sino exigir que el comité determine de una vez la distribución de todos los ingresos; y mientras esto se logra, apoyándose en la resolución del comité adoptada en Diciembre de 1926, elevar las tarifas en la sección chilena hasta alcanzar la participación precisa del 43 o/o que aquel acuerdo reconoció como equitativa.

Cualesquiera que puedan ser los inconvenientes de tal temperamento, a mi parecer, son superiores las ventajas. Desde luego así quedará sentado el principio de una justa repartición proporcional, distribución que tantas dificultades había producido antes que se estableciera para la carga, y que es la razón de ser fundamental de la administración unida. No adoptarlo es contribuir a que las cosas vayan agravándose hasta ser causa de serias desavenencias. Tal medida no sólo estará prestigiada por una sólida base de justicia, sino que es indispensable como único medio de obtener un acuerdo conciliatorio y digno por el cual se vuelva a la realidad efectiva de la administración unificada, en cuyas aras tantos esfuerzos y sacrificios se han hecho. Si no se efectúa la equitativa repartición de los ingresos, digo, deben elevarse resueltamente las tarifas en la sección chilena hasta obtener el 43 o/o de las entradas y mantenerse constantemente en esta proporción, porque, además de las anteriores, una razón de decoro nos obliga a ello, ya que no es posible, en mi sentir, que continuemos desempeñando en este negocio eternamente un papel tan desairado.

Lo demás es trabajar para el rey de Prusia, como dicen los franceses; a pura pérdida y en forma depresiva que no hay por qué resignarse a aceptar.

Si esa alza trae alguna repercusión desfavorable para el tráfico de pasajeros, que

por lo demás es escaso, ella quedará de sobra compensada con los beneficios futuros.

En todo caso esas consecuencias afectarán a lo menos por parejo y justicieramente a los dos transandinos; y no sucederá como hasta hoy, que sólo la sección chilena se ha mantenido permanentemente a las duras, soportando todas las desventajas; languideciendo, como decía el mensaje, en una situación desmembrada y en una inferioridad económica injusta, inmerecida y mortificante.

Es completamente inútil, como lo demuestra desagradablemente la experiencia, proseguir en esta política de condescendencias, ilusionados con el buen deseo de favorecer el intercambio comercial y las vinculaciones espirituales y de todo género entre los dos países andinos, si con los procedimientos unilaterales y arbitrarios de que he venido ocupándome, esa política está condenada a ser

estéril, contraproducente y hasta vejatoria para nuestros intereses.

Únicamente a fines de 1927 se aumentaron las tarifas de pasajeros en la sección chilena para elevar la participación en el valor del pasaje de Los Andes a Mendoza de 27.4 o/o en primera clase, a sólo 32.6 o/o; y de 29 a 34 o/o en segunda, proporciones que no alcanzan siquiera a las que existían en Noviembre de 1926; pero ya nos anuncia el mensaje que el Transandino argentino va a subir de nuevo sus precios en 30 o/o, lo que define los propósitos que se ha trazado y confirma lo que he dicho acerca de la política decidida que debemos adoptar y de cómo, no haciéndolo pueden ir extremándose las cosas.

En lo que precede, he considerado particularmente las tarifas de primera clase; pero caben las mismas observaciones respecto a la segunda clase, como lo revela el cuadro que sigue.

FERROCARRIL TRANSANDINO. — TARIFAS DE PASAJEROS

Primera clase

AÑOS	Valor total del pasaje de Los Andes a Mendoza \$ de 6 d.	SECCION CHILENA			SECCION ARGENTINA		
		PRECIOS			PRECIOS		
		En £	En \$ de 6 d.	% del total	En £	En \$ de 6 d.	% del total
1912	299.50	3-10-0	140.00	46.8%	3-19- 9	159.50	53.2%
1917	359.67	3-10-0	140.00	38.9%	5- 9-10	219.67	61.1%
1922	405.17	3-16-3	152.50	37.6%	6- 6- 4	252.67	62.4%
1.º Dic 1926	557.00	3-16-3	152.50	27.4%	10- 2- 3	404.50	72.6%
15 Sept. 1927	600.50	4-18-0	196.00	32.6%	10- 2- 3	404.50	67.4%
(a)	709.50	7-12-6	305.00	43.0%	10- 2- 3	404.50	57.0%

Segunda clase

AÑOS	Valor total del pasaje de Los Andes a Mendoza total 6 d.	SECCION CHILENA			SECCION ARGENTINA		
		PRECIOS			PRECIOS		
		En £	En \$ de 6 d.	% del total	En £	En \$ de 6 d.	% del total
1912	204.83	2- 9- 3	98.50	48.1%	2-13- 2	106.33	51.9%
1917	231.67	2- 9- 3	98.50	42.5%	3- 6- 7	133.17	57.5%
1922	260.84	2-13-10	107.67	41.3%	3-16- 7	153.17	58.7%
1.º Dic. 1926	371.17	2-13-10	107.67	29.0%	6-11- 9	263.50	71.0%
15 Sept. 1927	401.50	3- 9- 0	138.00	34.4%	6-11- 9	263.50	65.6%
(a)	462.67	4-19- 7	199.17	43.0%	6-11-9	263.50	57.0%

(a) Valores que resultarían elevando las tarifas chilenas hasta alcanzar el 43 por ciento del pasaje.

TRANSANDINO CHILENO

ENTRADAS DE LA EXPLOTACION POR:

Transportes en ambos sentidos:

AÑOS	Toneladas de carga	Pasajeros	Pasajeros \$ de 6 d.	Carga \$ de 6 d.	Equipaje \$ de 6 d.	Varios \$ de 6 d.
1920	43,861	21,325	2.773,503	2.101,927	609,171	265,983
1921	23,132	18,255	1.887,276	1.050,060	385,653	161,913
1922	25,027	17,373	1.762,188	1.088,484	355,314	162,690
1923	56,757	18,947	1.989,978	2.348,103	239,367	162,087
1924	40,963	20,168	2.352,156	1.270,830	71,139	299,262
1925	38,567	20,022	2.346,471	1.132,206	55,119	415,275
1926	50,975	18,480	2.211,525	1.608,258	75,891	330,684
1927	58,253	17,186	2.305,242	1.147,049	128,849	2.144,493

PRODUCTO DE LA EXPLOTACION EN \$ DE 6 D.

AÑOS	Entradas totales	Gastos de explot.	Ganancias	Pérdidas
1920	5.770,584	6.069,912	.....	299,328
1921	3.484,902	3.916,947	.....	432,045
1922	3.368,676	3.630,693	.....	262,017
1923	4.740,738	3.813,407	927,331	.....
1924	3.993,387	3.824,343	169,044	.....
1925	3.949,071	3.487,794	461,283	.....
1926	4.226,358	4.667,619	.....	441,261
1927	5.725,634	5.843,757	.....	118,123

Valor actual de los pasajes en \$ de 6 d. (Oficina del Transandino)

	1.a Clase	2.a Clase
Santiago a Los Andes	25.80	17.60
50 kgs. equipaje	10.60	10.60
Los Andes a Frontera	174.00	116.00
50 kgs. equipaje	22.00	22.00
Impuesto turismo	4.00	1.40
Frontera a Mendoza (con 50 kgs. equipaje)	412.40	268.60
Impuesto turismo	8.20	2.70
Mendoza a Buenos Aires (con 50 kgs. equipaje)	291.10	139.20
	4.80	1.40
	<u>952.90</u>	<u>579.50</u>

TRANSANDINO POR EL JUNCAL (TROCHA UN METRO).—DISTANCIAS

Alturas sobre el mar de los puntos de la columna siguiente.	SECCIONES	Longitud real	LONGITUD VIRTUAL ADOPTADA SEGUN EL SENTIDO DE MARCHA		
			De Chile hacia Argentina	Argentina hacia Chile	Promedios entre ambos sentidos
Metros		Km.	Km.	Km.	Km.
835 y 3,205	Los Andes - Frontera	70,6	780	70	425 (43%)
3,205 y 788	Frontera - Mendoza	178,9	180	940	560 (57%)
		249,5	960	1,010	985
	Mendoza - Buenos Aires (trocha 1,68 m.)				1,048 Km.
	Valparaíso - Los Andes (trocha 1,68 m.)				135 Km.
	Santiago - Los Andes (trocha 1,68 m.)				140 Km.

Para no extenderme demasiado, omito estudiar el monto mismo de las diversas tarifas, que, como se sabe, son exorbitantes, verdaderamente prohibitivas, sin relación razonable con las de otras líneas similares.

Me limitaré a exhibir un dato sorprendente: si se tramonta la cordillera de los Andes, haciendo el viaje totalmente por ferrocarril, es más barato el pasaje de Buenos Aires a Antofagasta y aun a Arica que el de Buenos Aires a Valparaíso, pues los precios son:

Buenos Aires-Mendoza-Valparaíso...	\$ 937
Buenos Aires-La Quiaca-Uyuni-Antofagasta	641
Buenos Aires-La Quiaca-La Paz-Arica	859

En vez de ir por Mendoza, directamente de Valparaíso a Buenos Aires, resulta más económico trasladarse de Valparaíso a Antofagasta y de ahí a Buenos Aires.

Dijérase que el transandino tuviera interés en empujar a los viajeros para que usen otro ferrocarril, y no el de Uspallata, en sus travesías entre uno y otro lado de la cordillera.

La reflexión lisa y llana no descubre bien la conveniencia que ese plan pueda entrañar.

¿Que consideraciones o expectativas lo aconsejarían?

Por lo demás, las cifras que preceden no necesitan comentarios; pero demandan una atención especial.

La estadística demuestra también que el movimiento de carga y pasajeros es insignificante y permanece estacionario.

El pacto de administración unida lleva la firma de los dos Gobiernos, que tienen el derecho, según lo hice notar, de reglamentar lo concerniente al tráfico y a las tarifas. ¿Por qué, en vez de dejar que se desvirtúe el convenio, no intentamos un acuerdo con el vecino Gobierno sobre el particular?

Para el cabal conocimiento de la situación, réstame mostrar los organismos directivos por medio de los cuales el Gobierno ha ejercitado las facultades que adquirió al hacerse propietario del 70 o/o de las acciones del Transandino chileno.

La ley del 13 de Septiembre de 1921, expresa: "El Presidente de la República, tendrá derecho a elegir los miembros del Directorio de la Compañía que por los estatutos le correspondan según el monto de sus acciones, y podrá designar como directores a personas que no sean accionistas". (Art. 1, núm. 4).

¿Cuál era ese número de directores que correspondía al Gobierno con arreglo a los estatutos que regían a la fecha del contrato que sancionó la ley?

Excusado es responder que quien dispusiera de la mayoría de las acciones podía elegir la totalidad del Directorio; sin embargo, parece que el Gobierno pensó o consintió designar solamente el 70 o/o de sus miembros.

Las gestiones para los nombramientos mismos se desarrollaron por cable en Julio de 1922; pero antes, el 20 de Junio, se modificaron los estatutos y la disposición primitiva que rezaba: "El número de directores no bajará de tres ni pasará de siete", fué reemplazada por la que sigue: "Art. 74. "El número de directores no excederá de cinco".

Se introdujo también entonces la nueva idea de la representación proporcional por medio de la siguiente reforma:

"Art. 75. Los accionistas tendrán derecho de elegir y remover los miembros del Directorio en proporción del monto de las acciones que posean, en cuanto esto sea practicable. El Gobierno chileno y el Directorio podrán de tiempo en tiempo establecer reglas para llevar a la práctica esta disposición".

Obsérvese de paso que no deja de ser curiosa la idea que de tiempo en tiempo el Gobierno tenga que concertar esas reglas con la mayoría del Directorio, es decir, consigo mismo.

Ignoro si aquella reforma, realizada, como digo, después de firmado el contrato que aprobó la ley de 1921, se efectuó o no de acuerdo con el Gobierno.

El artículo 100 de los estatutos declara:

"Las cuestiones que se presenten al Directorio se resolverán por mayoría de votos de los directores personalmente presentes; y cada director tendrá un voto".

En realidad, basta, pues, con disponer de la mayoría del Directorio, porque es ella la que dicta los acuerdos y resoluciones. Y si el Ministerio, con un concepto definido en cada caso, imparte instrucciones oportunas y precisas para que sus representantes procedan con unidad de miras y en sentido determinado, no podría haber mucho de malo en que el Gobierno, dentro de un espíritu más abierto, aceptara que algún representante de los accionistas de minoría hiciera presente sus especiales puntos de vista.

Moral y materialmente considerada, esa tolerancia sería empero inaceptable si ella llegara a hacer posible que los intereses en menor número pudieran predominar sobre los más cuantiosos.

Como resultado de las gestiones de que hablé, Chile designó en Julio tres directores y los accionistas ingleses dos, es decir, las representaciones quedaban en la proporción, no precisamente del 70 por ciento y del 30 por ciento, sino en la del 60 por ciento y del 40 por ciento. Es verdad que el total de cinco, no permitía la repartición exacta; pero si el Gobierno hubiera elegido cuatro directores y los otros accionistas uno, se habría llegado matemáticamente a la misma aproximación del 10 por ciento, sólo que en este último caso esa aproximación sería por exceso y en la solución adoptada lo fué por defecto para Chile y en sentido contrario para los accionistas particulares.

La representación de cuatro y uno, que se acercaba como la que más a la proporción del 70 por ciento y del 30 por ciento, es la más conveniente y la más equitativa; lo primero porque en los organismos ejecutivos que tienen la dirección y manejo de los negocios, no hay razón alguna para estar creando y robusteciendo minorías artificialmente; lo segundo, porque Chile lo había pagado y continuaba pagándolo todo, absolutamente todo; era la providencia y el salvador de la Compañía, y ya significaba una importante concesión de su parte no designar la totalidad del Directorio. No se ha procedido conforme a esas ideas; y no sé si en lo futuro sean adoptadas; pero sería conveniente aplicarlas.

De los tres directores designados la primera vez por el Gobierno, dos eran chilenos y otro era inglés.

Para el presidente del Directorio fué elegido, no uno de los miembros de la mayoría que representaba a Chile, y que además revestía el alto carácter de Plenipotenciario ante la Corte Británica, sino a Mr. Vivian Hugh Smith, que era delegado de los accionistas particulares.

El presidente, Mr. Smith, ha sido simultáneamente (y entiendo que lo es aún) miembro del Directorio del Transandino argentino.

Hoy día el Directorio en Londres del Transandino chileno está constituido como sigue:

Mr. Vivian H. Smith (presidente), por los accionistas ingleses.

Mr. William S. Eyre, por los accionistas ingleses.

Señor Antonio Huneeus, por Chile.

Señor Vicente Echeverría, por Chile.

Señor Luis Escobar, por Chile.

El presidente tiene una asignación anual de 12,000 pesos; y 8,000 pesos cada vocal. Con los gastos de secretario y oficina, el Directorio de Londres significa 90,696 pesos anual. (Informe de la comisión gubernativa, publicado en los "Anales del Instituto de Ingenieros de Chile", año 1927).

Por cable de Londres, se decía en Julio de 1922:

"Este Directorio, conforme a estatutos, puede trasladar su asiento a Chile en cualquier momento, pero mientras funcione en Londres se designará un **Directorio local en Chile**". Este último, agregábase, debería ser formado por dos miembros que nombraría el Gobierno y uno que designarían los directores ingleses.

Existe, en efecto, una disposición de los estatutos que dice:

"Art. 94. El Directorio celebrará sesiones donde y cuando los directores lo tengan por conveniente".

En realidad parece que hay grandes facilidades para traerlo todo a Santiago, porque según el artículo 122 de los estatutos, las juntas generales ordinarias se celebrarán en "el lugar, hora y día" que fije el Directorio; y el artículo 125, que estipulaba

que toda junta general extraordinaria debería efectuarse en el "Reino Unido", se modificó en la reforma mencionada, suprimiéndose la condición del "Reino Unido".

De conformidad con el cablegrama que he citado, hay también un Directorio local en Santiago, pues, como es sabido, el Directorio de Londres no se ha trasladado a Chile; y, según creo, aun cuando sería muy ventajosa esa mudanza, no se ha intentado hacerla.

A la postre, la organización establecida equivale a decir: El Gobierno, dueño del negocio, en vez de radicar su dirección en Santiago, encuentra preferible nombrar tres personeros que lo representen en Londres y designar también otros dos para que lo representen en Santiago, ante sí mismo.

Sobre el Directorio local de Santiago, en su informe ya citado, la comisión oficial dice:

"No nos ha sido posible confirmar la labor efectiva de este consejo ni su intervención en la administración de la línea".

La asignación anual al directorio de Santiago suma 28,000 pesos.

Complétanse estos organismos de la dirección superior del Transandino con el más importante de ellos, que es el "Comité Unido", al cual competen todas las facultades administrativas. Este comité tiene también su sede en Londres, pero él mismo puede acordar su traslación a la ciudad o país que estime más conveniente. Lo integran seis miembros, o sea, tres delegados de cada transandino.

En este comité, Chile se ha contentado con tener solo dos representantes, lo que revela un desinterés inexplicable; porque se trata de un cuerpo esencialmente ejecutivo, de modo que nada justifica dar en él representación a la minoría de los accionistas particulares de la sección chilena, que bien pudieran tener al mismo tiempo intereses personales vinculados a la otra sección. Al Gobierno, en mi opinión, corresponde la designación de los tres delegados, ya que en el comité, propiamente hablando, no puede ni debe haber sino una voz y un voto que traduzcan los especiales intereses de cada transandino, es decir, de cada directorio. El comité unido es, por decirlo así, la con-

ferencia permanente de esos directorios que procura arbitrar, por vía de conciliación y de común acuerdo, las medidas apropiadas para el conjunto de ambos ferrocarriles. Sus resoluciones deben ser producidas por unanimidad, esto es, por el entendimiento de las partes en las soluciones adecuadas y justas y no por la imposición, más o menos mañosa, de una sobre la otra.

En caso de que el acuerdo no sea posible, procede recurrir al arbitraje, en conformidad con lo dispuesto en el convenio.

No podría ser admisible que la resolución adoptada y sostenida por uno de los directorios como particularmente útil o indispensable para su sección, y equitativa para ambas, fuera rechazada en el Comité Unido, precisamente con el voto de uno de los delegados de ese propio directorio.

En la actualidad la sección chilena está representada en el comité por los señores Vivian H. Smith, Antonio Huneecus y Vicente Echeverría. El señor Smith es también, como se ha dicho, miembro del directorio del Transandino argentino; de manera que bien puede decirse que nosotros mismos damos a este último directorio cuatro representantes en el comité.

La asignación anual a los miembros del Comité Unido, con cargo a la sección chilena, suma 12,542 pesos.

Los gastos por sueldos de los jefes superiores de los servicios comunes se dividen entre los dos ferrocarriles en la proporción del 43 por ciento y del 57 por ciento.

La remuneración del gerente se reparte por mitad.

No ha habido, pues, dificultad para fijar como equitativa la distribución de los gastos en la proporción señalada; pero respecto a la repartición de las entradas el criterio ya no se mantiene.

En esta parte del presente estudio, tal vez no esté demás, por vía de paréntesis, dar a conocer algunos párrafos del informe de la comisión designada por decreto supremo de 6 de Abril de 1927, para estudiar diversas materias relacionadas con el transandino. Esa comisión fué presidida por el ingeniero don Raúl Simón y su informe corre impreso en los "Anales del Instituto

de Ingenieros de Chile" del mismo año, a los cuales me refiero.

Dichos párrafos pueden resumir o aclarar parte de las observaciones que he tenido el honor de exponer, aun cuando algún concepto no concuerde exactamente con el mío.

Son como sigue:

"Puede decirse que el Estado, en relación con el Transandino, no ha hecho otra cosa que mantener, con los recursos de su presupuesto, la vida de una Compañía que, abandonada a sí misma, habría desaparecido hace ya un buen número de años. Con esta succión al presupuesto nacional no se ha beneficiado ni el comercio ni la producción, sino que simplemente los tenedores de los bonos y los agentes financieros de la Compañía". (Lot. cit. p. 249).

"En la práctica comercial, la mayoría sobre las acciones equivale a la propiedad de una Compañía y a la dirección absoluta de sus negocios. Sin embargo, una absoluta indiferencia del Gobierno de Chile, lo ha llevado a prescindir, en el hecho, de toda intervención en la dirección del ferrocarril. La Compañía, perteneciendo de hecho al Gobierno de Chile, ni siquiera por deferencia ha considerado personal chileno para la administración superior del ferrocarril". (p. 250).

"Debe observarse que el presidente del Transandino chileno es, al mismo tiempo, uno de los directores del Transandino argentino. Esto comprueba que una porción de las acciones del Transandino argentino no pertenece al mismo grupo financiero que tan inteligentemente ha dirigido el Transandino chileno en sus relaciones con nuestro Gobierno". (p. 253).

"No pretendemos desconocer las ventajas de orden técnico de la Administración Unificada. Son ellas tan evidentes, que pensamos que en cualquier circunstancia esta unificación habría podido realizarse".

"Lo que deseamos hacer presente es la tolerancia, realmente inconcebible, del Gobierno de Chile, para una Compañía que sólo ha vivido de las subvenciones que, en forma de garantías, le concedía el presupuesto nacional" (p. 255).

"En resumen, el Transandino chileno es

"sólo un ferrocarril inglés, explotado por ingleses, dirigido desde Inglaterra y costeado por capital chileno". (p. 253).

Respecto a la forma en que el Estado podría adquirir la totalidad del Transandino chileno, la comisión dice, entre otras cosas, lo que sigue:

"Si las acciones privadas hoy día poseen un valor efectivo prácticamente nulo, en lo sucesivo continuarán valiendo todavía menos. Si las acciones mencionadas tuvieran libre venta en el mercado, el Gobierno podría adquirirlas por parceladas y en diferentes fechas, a fin de no elevar su cotización".

"Pero no es este el caso; las acciones de minoría se encuentran controladas por un grupo financiero hábilmente dirigido que ha sabido obtener ventajas de cada negociación realizada con el Gobierno de Chile. El mismo grupo controla una parte (no podríamos asegurar si la mayoría) de las acciones del Transandino argentino". (p. 272).

Conocida la organización vigente, añadiré que el costo anual de la administración superior, con cargo a la sección chilena, resulta ser, según la comisión:

Directorios	\$ 131,238
Administración Unida	227,725
Administración Local	130,700
Diversos	67,480
	<hr/>
	\$ 557,143

Incuestionablemente, esa es una suma excesiva para una línea de tan escaso movimiento y de tan reducida longitud (71 kilómetros).

En parte esos elevados gastos relativos, son impuestos precisamente por las pequeñas proporciones del ferrocarril y por su organización y condiciones sui generis.

Respecto a las economías que pudieran hacerse en esos renglones, hay que advertir que ellas deben ser consideradas bajo diversos aspectos que se estudiarán más adelante. Además, cabe anticipar que, dentro de la complejidad y transcendencia del pro-

blema mismo del ferrocarril internacional, tales economías pueden ser un factor en cierto modo secundario, de influencia relativamente atenuada.

Ya que de ello se hace cuestión considerable, importa por el momento observar que si ciegamente, es decir, no tomando en cuenta ninguna otra circunstancia se tratará a todo trance de reducir esos gastos, se presentaría inmediatamente la idea, al parecer harto sencilla, de anexar el Transandino chileno a la Dirección General de los Ferrocarriles del Estado.

Y tal se ha propuesto.

No hay duda que de esa manera podría eliminarse casi por completo todo gravamen, por concepto de administración y control generales.

A esa fusión absoluta y total del Transandino con los Ferrocarriles del Estado, se le ha hecho desde algún tiempo cierto ambiente. Ella ha llegado a formularse como una solución casi necesaria y afortunada, lo que justifica detenerse para estudiarla.

Probablemente no se ha reparado en sus inconvenientes y en la imposibilidad misma de su realización.

Para mí, es un pensamiento prematuro y precipitado.

En efecto, tal medida implica desvinculación completa de la otra Compañía; no estar obligado a los gastos comunes que la sección argentina no podría suprimir ni rebajar en cantidad apreciable. Exigiría, pues, aquella anexión el desahucio del convenio, lo que no es posible hacer, puesto que lo impide explícitamente su cláusula 13 en estos términos:

“La duración del presente convenio es ilimitada. No puede, en consecuencia, ser desahuciado ni modificado sino por acuerdo de ambas empresas y con la aprobación de ambos Gobiernos”.

Y aun haciendo abstracción de ese precepto, se podría agregar que tampoco conviene el rompimiento, movido por el único interés de algunas economías, puesto que la inteligencia y avenimiento entre ambas secciones es requisito indispensable para la marcha del ferrocarril, como lo han demostrado las gravísimas dificultades produ-

cidas mientras estuvieron separadas; las fuertes inversiones que se han hecho para unir las y los serios inconvenientes a que ha dado lugar el desvío de uno de los directorios, del leal cumplimiento del pacto. Si no existiera el convenio, no tendríamos nosotros ni los dos Gobiernos, ningún medio o facultad para contrarrestar el pleno y legítimo derecho que asistiría al Transandino argentino para elevar con entera libertad sus tarifas de carga y de pasajeros, volviéndose así a la lamentable situación de 1916 o de 1920.

Sería esa una política de contramarcha; deshacer el camino penosamente avanzado, por correr tras de un sólo detalle o de una circunstancia aislada; volver a empezar la larga y enojosa historia, sin tener ningún plan estudiado, ninguna base más o menos cierta de previsión para lo futuro.

Lo que acabo de manifestar se refiere, como lo dije, a ideas que se han sustentado antes o al margen del proyecto de ley que se discute.

Pero actualmente, en relación con la materia de que me vengo ocupando, ocurre algo que es más incomprensible.

De seguro ha de tratarse simplemente de un paralogismo extraordinario.

Acontece que el nuevo proyecto de ley corta terminante y netamente aquella cuestión, pues, como no podía ser de otro modo, respeta y conserva intangible el convenio de administración unida, por medio del artículo 5, cuyo tenor clarísimo es:

“Artículo 5. Las disposiciones de la presente ley se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en la ley número 3,803, de 13 de Septiembre de 1921, y del convenio sobre administración unida de los ferrocarriles transandinos chileno y argentino, celebrado por ambas compañías con fecha 24 de Enero de 1922, y aprobado por los respectivos Gobiernos”.

Pareciera que no hay el más mínimo resquicio de donde pudiera surgir ni una leve duda acerca de que se mantienen expresamente las actuales vinculaciones entre los dos transandinos y que, en consecuencia, persistirá la Dirección Superior Unica para ambos, a fin de que los administre y ex-

plote como una sola línea perteneciente a un solo propietario.

No obstante tan categórica declaración del artículo 5, así en la Honorable Cámara de Diputados como en la prensa, se ha sostenido y justificado el reciente proyecto de ley atribuyéndole precisamente lo contrario de lo que prescribe.

En el brevísimo debate habido en la sesión celebrada por aquella Cámara el 30 de Octubre, se dijo en efecto:

“Es, pues evidentemente útil lo que el “proyecto propone: la anexión del Ferrocarril Transandino a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado”.

Para sentar bien que se daba al proyecto el sentido de consultar la completa y total desconexión de los dos transandinos, se discutió sobre la suerte del otro ferrocarril, que iba a quedar aislado y solitario, y se agregó textualmente:

“Adquirido el dominio completo del ferrocarril transandino por el Estado, podrá nuestro Gobierno imponer su influencia con el Gobierno argentino para regularizar la situación de la sección argentina del transandino, sección incapaz de subsistir aisladamente, y que podría anexar a las líneas del Estado vecino o a la actual empresa que controla el tráfico entre Mendoza y Buenos Aires”.

“En esta forma las líneas transandinas pasarán a ser ramales de empresas poderosas, en cuyas finanzas las pérdidas que pudieran ocasionar serían insignificantes”.

Se insistió todavía en afirmar que la solución contenida en el proyecto es “la entrega de la citada línea (el transandino chileno) a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para su administración y explotación”.

No hubo la menor rectificación a dichos conceptos que son incuestionablemente equivocados, puesto que el artículo 5 del proyecto esta reñido en absoluto con las palabras transcritas.

Como quiera que sea, la Cámara al aceptarlas, aprobando el proyecto tal vez en esa inteligencia, y la prensa al apoyar decididamente las mismas ideas estampando en un editorial que la Compañía del Tran-

sandino argentino “buscará una forma de “disolución, la cual podría consistir en la “venta al Gobierno de Chile (sic) al Gobierno argentino o al Ferrocarril de Buenos Aires”, revelan por lo menos que no se da importancia alguna a la influencia que pudiera tener sobre nuestro intercambio comercial el rumbo o actitud que asumiría el Transandino argentino en esa emergencia, de caducar el régimen de administración única que no sólo se creía inminente, sino que, aplaudiéndolo, se consideraba útil y patriótico provocar.

Y como es obvio, el papel que desempeñe dicho ferrocarril no es ni puede sernos indiferente.

Esa ingenua y fácil manera de mirar como muy sencillas las cuestiones que están harto lejos de serlo en realidad, suele ser más común de lo naturalmente aceptable; y en esta ocasión no está exento de serios peligros el que se generalice, adquiriendo cuerpo y formando opinión. De ahí es que juzgue no ser inoportuno llamar la atención sobre ello.

Tratar este delicado negocio del ferrocarril internacional dejando de mano, como cosa de ningún momento, uno de sus más considerables factores; entregar a la buena ventura que él venga a pesar en uno u otro sentido, es no sólo borrar el reciente pasado, sino lanzarse al azar, dar un salto al vacío.

Será eso lo que se quiera, pero no dilucidar y resolver un problema que afecta hondamente tan vitales intereses actuales y futuros.

No puede ser discreto ni admisible relegar para después el acomodamiento del desbarajuste que se produzca.

Por el contrario, es preciso preverlo y concertarlo todo antes de dar un paso quizás irreparable.

En el Parlamento y en la prensa se ha abogado pues, por la conveniencia que habría en que el Transandino argentino fuera anexado a las líneas del Estado vecino o al Ferrocarril de Buenos Aires a Mendoza, señalándose así dos soluciones como igualmente hacederas y recomendables.

En primer lugar, nos presentan como muy factible enlazar el Transandino argentino a las líneas del Estado limítrofe.

¿Debemos maravillarnos de tal propósito?

¿Cuándo ocurrirá aquella fusión con la red del Estado argentino?

Entretanto, lo positivo es que no tiene dicho Estado, ni en construcción, vías férreas que lleguen a Mendoza y a las cuales pudieran unirse el transandino.

Esa anexión aumenta sólo en el papel el número de las soluciones exhibidas como realizables.

La otra que se ha indicado es posible; y en consecuencia sería la sola obligada hoy por hoy. De esta manera, ella viene a ser la única que efectivamente se patrocina y recomienda en las citas que analizo.

El señor don Mateo Clark, respetable y conocida autoridad en esta materia, justamente alarmado ante ese conato de volver a incorporar el Transandino argentino al Ferrocarril de Buenos Aires a Mendoza, exclama en "El Diario Ilustrado", del 15 de Diciembre:

"¡Tal proposición es un absurdo! Es entregar todo ese tráfico al enemigo natural del Transandino que es el Ferrocarril del Pacífico".

Sobre esa Compañía del Pacífico, el 22 del mismo mes, de nuevo el señor Clark escribe:

"Es una Empresa que, como lo he probado y está en la conciencia de todos, ha hecho y hace todo lo posible por estrangular el comercio de tránsito por Valparaíso con Mendoza".

Y en efecto, el mensaje de 1921, ya citado, y antecedentes numerosos y sobradamente conocidos han demostrado que aquel intento de asociar el Transandino argentino con la mencionada línea a Buenos Aires, entraña grave amenaza y da lugar, por lo tanto, a muchos reparos de que no es dable desentenderse. Estas circunstancias notorias obligarían, a lo menos, antes de impulsar semejantes designios, a que sus partidarios hicieran un examen prolijo de la cuestión y expusieran los nuevos antecedentes y mayores razonamientos que pudieran excusarlos.

Es cierto que suele citarse con algún hincapié que la Comisión presidida por el señor Simón, patrocinó la fusión de los dos

transandinos con las empresas más poderosas de uno y otro país; más no se consideran los inconvenientes y daños que pudieran originarse con el rompimiento del Pacto de Administración Unida, algunos de los cuales he patentizado; y sobre todo, se olvida que dicha Comisión, con respecto del Ferrocarril del Pacífico, escribe a la letra: "Es demasiado evidente que a esta línea no le interesa ni le conviene cooperar en el fomento del tráfico de carga desde Estados Unidos y **Chile a Mendoza**" (Loc. cit. p. 268).

Ni se para mientes en que esa Comisión agrega: "A fin de evitar que esta empresa (la del Pacífico) renovase su tradicional política de detener el tráfico de carga de Chile a Mendoza, sería preciso el convenir de antemano una estructura correcta y adecuada de tarifas". (Loc. cit. p. 263).

No se recuerda tampoco que la misma Comisión, al considerar la otra idea de anexar el Transandino chileno a nuestra red del Estado, insiste en esa elemental precaución de seguridad y vuelve a escribir que se necesitaría establecer un convenio previo sobre tarifas. (Loc. cit. p. 273. núm. 25).

Esas peculiaridades que presenta el Ferrocarril al Pacífico; aquella tendencia que se le reconoce al boycott, embotellamiento o estrangulación de nuestros transportes, no son ciertamente una recomendación muy clara y seductora para que nos empeñemos en entregarle a tal compañía el control del comercio chileno a través de la cordillera, ni menos para incitarnos a que con el fin de lograrlo demos encima 180,000 libras esterlinas.

Después de esto, es ocioso expresar cuán equivocado está una parte del público de Valparaíso y todos los que estimulan tales anexionamientos al imaginarse que ellas pueden dar mayor actividad al Transandino e incrementar, como dicen, el comercio de tránsito. Sucedería todo lo contrario: le crearíamos el más formidable obstáculo, haríamos revivir, más fuerte y libre que nunca, aquella tradicional política de ahogar el tráfico entre Chile y Mendoza a que alude la Comisión oficial.

Evidentemente que con los adecuados pactos previos de que habla dicha Comisión,

el asunto puede cambiar de faz y tornarse preciso y claro, exento de peligros y fácilmente apreciable, puesto que al fin queda reducido al simple cotejo del actual con el nuevo convenio.

Con pactos previos se sabe a donde vamos y hasta que puntos podemos ir: no nos disparamos con los ojos vendados.

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

SEGUNDA HORA

ADQUISICION POR EL ESTADO DE ACCIONES DEL FERROCARRIL TRANSANDINO.

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

Puede seguir usando de la palabra el honorable señor **Trucco**.

El señor **Trucco**.— En conclusión del análisis que he venido haciendo, diré que particularmente es del mayor interés procurar un acuerdo, naturalmente previo, con el Gobierno argentino a objeto, si fuera posible, de que él prolongue sus líneas férreas desde San Juan hasta Mendoza e incorpore entonces el Transandino argentino a la red central Norte de aquel Estado.

Así quedarían unidos con una misma trocha, puntos tan diversos como Los Andes, Mendoza, San Juan, Salta, Santa Fé, (y aún Buenos Aires por intermedio del Central Córdoba).

De esta manera la vasta zona de las provincias andinas del noroeste argentino vendría a dar nuevo impulso al Transandino; y viceversa, los intereses comerciales de aquella región se verían considerablemente favorecidos con las nuevas rutas de transporte.

No es preciso explayarse para hacer ver que en un plan de conjunto de esa especie, que abarque las necesarias franquicias concesiones aduaneras recíprocas, cuidadosamente estudiado en su pormenores y contingencias, y no superficialmente esbozado ni acometido con precipitación, es en el que debemos empeñarnos diligentemente si sabemos mirar al porvenir.

Por otra parte, importa procurar tam-

bién reducir las tarifas entre Los Andes y Mendoza, a fin de hacer posible el intercambio entre las dos Repúblicas. Por cierto que no hablo de las rebajas inútiles, contraproducentes o depresivas que se establecieran en la sección chilena, sino de las que se apliquen a toda la línea como si fuera una sola.

Naturalmente que no debe esperarse que los accionistas ingleses del Transandino argentino estén dispuestos a imponerse ningún sacrificio para alentar el comercio internacional, por muy valioso que ello pudiera ser para los dos países.

Esa compañía, como se comprende, mirará únicamente el aspecto pecuniario, propondrá a que cada pasajero o cada tonelada de mercadería pague la mayor suma posible; tendrá la inclinación, si puedo decirlo así en una palabra, a obtener el máximo de entradas con el mínimo de servicio. Y esa tendencia pudiera todavía ser acentuada si hubiera accionistas comunes entre el Transandino y algún otro ferrocarril cuya conveniencia así lo aconsejase.

Por tal manera, para la República, de una parte, y para los accionistas ingleses que constituyen el Transandino argentino, de la otra, los puntos de vista para apreciar y dirigir la explotación pueden ser totalmente opuestos o muy distintos.

Hechos varios comprueban que el Gobierno del Plata, y en particular su actual Presidente, da como era de presumirlo, la debida importancia al mayor desarrollo de toda suerte, de vinculaciones entre los dos pueblos.

Para satisfacer esos superiores objetivos internacionales, el único, y verdadero procedimiento está, pues, en que los Gobiernos interesados encaren amistosamente el problema, que es también de elevado americanismo, con el común propósito de llegar a un entendimiento para resolverlo en beneficio de ambos países. Sólo para esos Estados el factor pecuniario puede pasar a un segundo término; no así para la compañía.

Los poderes públicos chilenos, para favorecer aquel comercio, han hecho ya esfuer-

zos de verdadera magnitud. Los de la Argentina han sido más parcos.

Dadas las amplias vistas del Presidente de la vecina República, ¿por qué nuestra Cancillería no abordaría este negocio provocando un cambio de miras que puede despejar definitivamente el horizonte y abrir mayor campo a las actividades de uno y otro pueblo?

Por razones obvias, todas esas diligencias entre ambos Gobiernos, al contrario de lo que se dice, se facilitarán no adquiriéndose desde luego las acciones restantes del Transandino chileno; puesto que los actuales accionistas particulares de este pésimo negocio, tendrán verdadero interés en el éxito de aquellos arreglos que han de llevar consigo la compra de sus títulos. Proceder a la inversa, equivaldría a eliminar desde luego, sin ninguna ventaja, esos elementos de cooperación, que acaso contrarrestan el empeño en sentido contrario que bien pudiera tener la Compañía del Pacífico.

Permítase que lo repita: aquél acuerdo entre los dos Gobiernos es indispensable, porque ahí está, en mi sentir, la ruta que conduce a la única solución satisfactoria y completa para el porvenir.

En suma, concurre plenamente con la Comisión de Hacienda del Senado, que expresa:

“Para resolver el problema en estudio, no basta tener el control de la parte chilena del Transandino, sino que es necesario hacer gestiones con el Gobierno argentino par que por la acción de ambas Repúblicas este Ferrocarril se explote de manera que sea un lazo de unión comercial entre Chile y la Arentina, evitando que las tarifas actuales entorpezcan este intercambio”.

En cuanto al presente, creo haber expresado también con claridad mi pensamiento, que puede resumirse en cortas palabras:

En vez de propender directa o indirectamente a destruir el régimen unificado con actitudes indecisas o contradictorias, y mientras no se concierte algo mejor para el con-

junto de los dos ferrocarriles, lo que más conviene es afianzar la administración común.

Es necesario que nuestra despreocupación, el deficiente conocimiento que revelemos del problema, el imperfecto análisis que de él hagamos o la imprecisión de nuestro juicio, no contribuyan, sin quererlo, a alentar el juego natural, pero artificioso de los intereses particulares.

Al contrario, hay que procurar formalmente, desvanecer definitivamente las esperanzas mal fundadas de ese origen, que son las que mantienen siempre vivo el gérmen de las dificultades o tienden a extraviar el criterio con una propaganda intencionada, según la expresión de uno de nuestros diarios.

Y para eso, como antes lo dije, precisa adoptar una política levantada, pero decidida; y exigir al Comité Unido que, en cumplimiento de su deber, fije de una vez la distribución general de todas las entradas, o recurrir al arbitraje si fuere menester.

Requíere-se también que el Gobierno ejerce en toda su extensión las facultades a que tiene derecho, que son bastantes para desarrollar una acción muy eficaz.

Desde el punto de vista de los accionistas, no puede desconocerse que, considerado como negocio, el Transandino no ofrece aliciente ni expectativa alguna por ahora. Acaso las mejores se han basado, y quizás pueden aún cifrarse, en las transacciones que, facilitadas por nuestro legítimo anhelo de estimular el intercambio comercial, han obligado los repetidos gravámenes del Presupuesto de la República. Pero hay, sin embargo, una gran distancia de ahí a que se nos conceptúe, según diría la comisión gubernativa, como una mina que, sin mayor utilidad, beneficie solamente a los tenedores de bonos o a los agentes financieros de la Compañía.

Concretándome por fin exclusivamente a lo que prescribe el nuevo proyecto de ley, se hace muy fácil ahora aquilatar en sus diversas fases las conveniencias o desventajas de todas y de cada una de sus disposiciones.

Los cinco artículos que lo forman, contienen en síntesis únicamente lo que sigue:

a) Se conserva íntegro el régimen de la Administración Unida y el convenio de 1922 (artículo 5.º);

b) Las funciones actuales de los directores del Transandino chileno se transfieren a la Dirección de los Ferrocarriles del Estado (artículo 3.º);

c) Para eso, se compran, por un valor máximo de 180,000 libras esterlinas, o sea 7.200,000 pesos, el 30 por ciento de las acciones que quedan en poder de los particulares (artículos 1.º y 2.º).

El artículo 4.º se refiere al modo de saldar la operación, es decir, indica el procedimiento que proporciona el dinero necesario para pagar las acciones, procedimiento que por lo demás, como lo veremos, no es aplicable en esta oportunidad.

De consiguiente, la sola innovación que se lograría, al precio de una gran suma, es el indicado, desplazamiento de atribuciones del artículo 3.º.

Los directores, cuyas funciones se desea transferir son dos: el Directorio de Londres y el Directorio Local de Santiago.

Ahora bien; ¿cuales son y cuanto valen las facultades actuales de esos Directorios?

Como ya se ha visto, el convenio no ha dejado al Directorio de Londres papel alguno relativo al servicio, puesto que es el Comité Unido quien tiene por entero en sus manos todo lo concerniente a la administración y explotación del Transandino.

Según la cláusula décima de aquel Pacto, solamente corren a cargo del Directorio las relaciones con sus accionistas, con los tenedores de sus obligaciones, con el respectivo Gobierno y asuntos análogos extraños en absoluto al manejo del ferrocarril mismo.

Tampoco el Directorio Local de Santiago, tiene ninguna función perceptible: nadie podría notar el cambio que se produciría, sea que se mantengan, se supriman o se transfieran sus atribuciones.

Además, cualesquiera que sean aquellas facultades, pocas o muchas, es lo indubitablemente cierto que los Directorios del Transandino chileno no pueden ejercerlas sino en la forma y sentido que determine su mayoría, esto es, el Gobierno.

De modo, que para el caso tanto da poseer el 70 por ciento de las acciones o su totalidad, por que, como muy bien lo dice la Comisión de Hacienda del Honorable Senado, "para gobernar la parte chilena del Transandino sin contrapeso le es suficiente al Estado con ser dueño del 70 por ciento de las acciones".

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado dispone de valiosos elementos y de un numeroso personal experimentado y competente. Hasta ahora ella no ha tenido la más mínima ingerencia, ni siquiera consultiva, en los asuntos del Transandino. Es natural que se presente la idea de aprovechar de algún modo aquella competencia y aquellos elementos en el manejo de esta última línea.

Seguramente que la explicación y el fondo del artículo 3.º del proyecto se encuentra en una plausible aspiración de esa índole, que pudiera formularse así: ya que no puede hacerse la fusión en manera completa y total, es, sin embargo, de grande utilidad procurar que, dentro del régimen unificado que se conserva, la Dirección General de los Ferrocarriles del Estado tenga la mayor intervención posible en el Transandino.

Pero apenas si hay necesidad de decir que nada obsta para que en esta materia, como en otras, se ejecute desde luego lo que se piensa hacer después de promulgado el proyecto. Ningún impedimento existe para encargar inmediatamente a la Dirección que estudie el problema; que vigile las operaciones; que proyecte las innovaciones; que asesore al Gobierno y, en fin, que dicte, si se quiere, directamente, sus instrucciones a la mayoría chilena del Directorio o a sus representantes en el Comité Unido.

Aun más; ¿qué dificultad habría para que, sin más trámites, el Directorio acuerde delegar o encomendar a la Dirección todas las funciones, grandes o pequeñas, que fueran útiles y que él posea? Y para realizar todo ésto, ¿por qué se esperaría reunir mayor número de acciones? ¿Acaso son necesarias?

Es pues, un error visible el creer que con este proyecto vaya a obtener el Gobierno nuevos derechos o nuevas facultades efectivas que traspasar a la Dirección de los Ferrocarriles para que intervenga en el control o en la explotación del Transandino.

No se podrá hacer más después que ahora.

Sin embargo, un honorable Diputado escribe en "El Diario Ilustrado" del 18 de Diciembre último:

"Y como conozco el problema de las comunicaciones transandinas, por actuar en estos negocios desde hace treinta años, soy partidario del proyecto del Gobierno de comprar el 30 por ciento de las acciones del Transandino chileno, por las siguientes razones: Porque adquiriendo el Estado el dominio completo del Transandino chileno está **más capacitado** para tratar con el Gobierno y ferrocarriles argentinos, **tarifas** ventajosas y convenios de **tráfico**. Estos problemas la actual Compañía **dueña y administradora** del Ferrocarril Transandino chileno, no ha podido **solucionarlos**, no obstante **explotar** ese ferrocarril durante largos años".

La equivocación total salta a la vista: la Compañía **no administra ni explota** su ferrocarril; es el Comité unido que lo hace; **ese dueño** del Transandino chileno es precisamente el **Estado de Chile**; y él es quien debió preocuparse de aquellas cuestiones de tarifas y de tráfico. Además, para resolverlas, **nunca nuestro Gobierno estará mejor capacitado que hoy**, puesto que el número 5 del artículo 1.º de la ley de 1921 que, como tantas veces se ha dicho, sancionó un contrato, lo faculta, en modo particular y expreso, precisamente para "**convenir** con el Gobierno argentino la reglamentación de lo concerniente al intercambio del **tráfico** y a la intervención que ambos Gobiernos tendrán en la fijación de las **tarifas**".

Porque el dueño del Transandino no ha solucionado estos problemas de tarifas y de tráfico, se dice que debe comprársele sus acciones. La lógica de tal razonamiento conduciría a que es entonces el Estado quien debiera vender sus derechos sobre el ferrocarril. Y tampoco creo que esto sea recomendable.

La verdad es que si la influencia del Estado ha sido desgraciadamente tan escasa o nula, se debe, no a la carencia de medios de acción, sino exclusivamente a su falta de iniciativa o a su desinterés, motivado quizá por una incomprensión de sus propias atribuciones o por una desorientación para apreciar ajustadamente el problema y for-

marse un concepto correcto y definido de él.

Esa débil y pasiva intervención no radica en la circunstancia de disponer solamente del 70 por ciento de las acciones. Poseyendo el 100 por ciento y toda la autoridad que se quiera, pero cediéndola, o procediéndose en la misma forma que antes, los resultados no podrían ser diferentes.

Demostrado, como lo creo, que la transferencia de las facultades de los directorios del Transandino chileno, única ventaja que pretende alcanzar el proyecto, no tiene valor ni realidad alguna, queda de manifiesto lo innecesaria de la adquisición de acciones que se propone y lo poco razonable que sería malgastar las 180,000 libras esterlinas.

No obstante, me voy a tomar la libertad de añadir otras consideraciones que, desde puntos de vista diversos, confirman esa misma conclusión y toman en cuenta algunos razonamientos que se aducen.

La exposición de motivos señala que adquiriéndose la totalidad de las acciones, "se economizarán los gastos correspondientes al Directorio en Londres, al Directorio local en Santiago, y una parte de los gastos de administración y explotación de la "sección chilena".

A este respecto cabe repetir que no hay diferencia sensible entre lo que es realizable hoy y lo que sólo pudiera hacerse después de sancionado el proyecto.

Recuérdese, en efecto, que el Gobierno predomina en el directorio de Londres y está representado en él por funcionarios públicos cuyo papel se limita a cumplir, en contadísimas ocasiones, las órdenes que se les imparten, misión que no les demanda ninguna actividad ni competencia especial.

Sin duda que tales circunstancias permiten y justifican que los gastos relativos a directorios puedan evitarse casi por completo.

Con mayor razón puede realizarse esa economía si se traslada a Chile la sede del Directorio lo que depende de él mismo.

Respecto a los gastos de administración y explotación, corresponde decir que pueden dividirse en dos clases: una de ellas se re-

fiere a los servicios comunes a las dos secciones, los cuales, conforme al convenio, deben ser sufragados a prorrata por ambas Empresas, las que por lo demás, deben tener el mismo interés en abaratarlos. Si uno de los transandinos no pudiera introducir economías en esa partida se debería, seguramente, a que ellas perjudicarían a la otra sección, lo que no sería aceptado por el Comité Unido. En este evento, tampoco podrá llevarse a cabo el propósito por el sólo hecho de adquirirse mayor número de acciones.

La otra clase es constituida por aquellos gastos que son del exclusivo resorte del Transandino chileno y exigidos por sus particulares necesidades. Si para estos existe la posibilidad de aminorarlos, no se divisa qué inconvenientes pudieran presentarse para hacerlo sin demora, ni quien pudiera impedirlo.

Se ve, pues, que en lo concerniente a nuevas facultades para efectuar tales economías, tampoco las dará el proyecto. Esas economías se pueden realizar, desde luego, en la misma forma que se harían mañana.

Hay otras consideraciones que a este respecto deben tenerse también presente.

El informe de Comisión de la Honorable Cámara de Diputados, aunque no da detalles, eleva esa posible reducción de gastos a la suma de 6,000 libras esterlinas, es decir, a 240,000 pesos anuales. Sin discutir la cifra, por ser inoficioso y admitiendo por un instante lo que no es efectivo, según acabo de hacerlo notar, que tal cantidad pudiera realmente ahorrarse sólo llenando la precisa condición de comprar previamente la totalidad de las acciones, puede afirmarse que tampoco convendría aceptar semejante negocio; puesto que a todas luces sería ruinoso economizar 240,000 anuales si para ello fuese forzoso invertir más del doble, o sea, 504,000 pesos también anuales, en intereses y amortización del valor de las nuevas acciones.

Por cierto que las economías bien entendidas deben perseguirse. Ellas equivalen a un aumento de entradas. Pero no debe abultarse la magnitud de sus efectos hasta pagarlos demasiado caros. Si bien se mira,

aun aceptando que pudieran rebajarse en alguna proporción los gastos generales, el beneficio no sería lo bastante para hacer buena por sí sólo la situación financiera del Ferrocarril o para disminuir apreciablemente los costos del transporte. Y todavía, suponiendo que únicamente así fuera posible una reducción de tarifas, mientras se admita que la sección argentina puede proceder independientemente en esta materia, elevará las suyas anulando las ventajas que pretendíamos.

De un alcance muy superior son las mayores sumas que, sin necesidad de desembolso alguno, se obtendrían con la equitativa repartición de los ingresos; porque al paso que aquellas economías de que habla el mensaje, llegarían, según el informe de la otra Cámara, a unos doscientos mil pesos, la distribución justiciera de todas las entradas produciría, según se ha indicado antes, una cantidad incomparablemente más elevada.

Y como lo he repetido, esta es la cuestión cardinal, a la que deplorablemente no se le ha dado la enorme y preponderante importancia que realmente tiene, tanto por su transcendencia económica para el Ferrocarril, como perdónesele insistir, porque al correcto y estricto cumplimiento del convenio está vinculado al régimen todo de la administración unida, que por ahora es de necesidad primordial para la explotación y para la vida misma del Transandino.

El proyecto del Ejecutivo consulta 200,000 libras esterlinas, como precio del 30 por ciento de las acciones que se desea adquirir. El informe de Comisión de la Honorable Cámara de Diputados y esa Honorable Cámara misma, sin decir porqué, lo rebaja a 180,000 libras esterlinas.

Las acciones, en realidad, equivalen a tan poca cosa, que sería difícil justipreciarlas.

No vale la pena discutir el valor mismo, porque priman, a mi entender, las consideraciones de carácter general que no justifican, por el momento, la inversión de cantidad alguna.

Es verdad, que en la otra Cámara se afirmó que el proyecto "tiene una positiva ventaja económica para nuestro país, pues "producirá una apreciable economía", alu-

diendo estos conceptos al mensaje y al artículo 4, los cuales expresan que el desembolso de las 180,000 libras esterlinas, no significará un mayor gasto, en vista de que para esa suma el servicio anual correspondiente, que alcanza a 504,000 pesos, se hará "con la economía resultante de la conversión al tipo de 6 por ciento de interés y "1 por ciento de amortización, autorizada "por la ley número 4,386, de 9 de Agosto "de 1928, de las deudas y garantías fiscales contraídas en favor de la Compañía "del Ferrocarril Transandino".

Dijérase, no obstante, que es incongruente en este caso la aplicación y la cita de esa ley o, si se quiere, pareciera que el referido artículo 4 del proyecto se debiera sólo al olvido de antecedentes que imposibilitan realizar la conversión de que trata; porque respecto a la deuda de 825,000 libras esterlinas, con 8 por ciento de interés y 1 por ciento de amortización, la ley de 13 de Septiembre de 1921, que autorizó la emisión, determina:

"El Estado podrá hacer amortizaciones "extraordinarias después de diez años de "emitidos los bonos" (art. 1, núm. 1).

Ese plazo no ha transcurrido. De modo que el Gobierno carecería de la atribución indispensable para efectuar el rescate de dichos bonos; y no se acompaña, ni se menciona, algún convenio por el cual sus tenedores otorguen el consentimiento para llevar a cabo la operación. Y muy poco probable parece ser que sus actuales poseedores quieran espontáneamente vender a la par, hoy día, títulos que les producen 8 por ciento de interés.

En cuanto a las 542,000 libras esterlinas en debentures de la Compañía, no es al Estado, sino en parte, a quien corresponde su cancelación; pues solamente ha garantizado el interés del 7,5 por ciento. Y si bien al presente el Fisco paga totalmente la garantía, una equitativa repartición de las entradas, como se ha hecho ver, puede descargarlo de esa obligación.

Es de presumir que tampoco hay el derecho para rescatar los mencionados debentures; pero aun cuando se pudieran convertir, quedarían muy lejos de producir, por sí solos, la compensación que se busca.

En consecuencia, no pudiendo realizarse el

ajuste, o financiamiento, que consulta el artículo 4, no podría tampoco ser aprobado el proyecto constitucionalmente.

Y si tuviese que discurrir en la hipótesis de que no existieran los inconvenientes que acabo de señalar, diría que entonces lo verdaderamente acertado sería limitarse a efectuar la conversión aprovechando el Fisco íntegramente los beneficios que así se obtengan, sin malograrlos con el dispendio de 180 mil libras esterlinas, que no reportarán ni ventaja ni utilidad alguna al Estado.

Tal conversión tenemos derecho a hacerla libremente en dos años más; y según lo hice ver, la compra de las acciones puede ser oportuna y justificarse sólo como consecuencia de un convenio previo con la República Argentina, que resuelva el problema completo de los dos transandinos.

En resumen, aparte del inconveniente constitucional que impide su aprobación, puede afirmarse, que el proyecto no permitirá hacer ni un punto más ni uno menos de lo que estamos capacitados para ejecutar hoy día en la explotación del Transandino chileno.

Una última palabra y termino.

La ley de 1921, introdujo un cambio positivo y substancial en los transandinos.

Merced a ella, se logró abstraer la sección argentina de la férula del Ferrocarril del Pacífico; se armonizaron las dos secciones unificando su administración; se pactó un excelente convenio bien explícito; lo sancionaron dos Gobiernos para darle mayor fuerza y seriedad; se hizo la reserva de los derechos necesarios para que esos Gobiernos pudieran intervenir en las cuestiones fundamentales; la República adquirió medios efectivos para actuar en la dirección de la empresa; se electrificó la línea chilena; se mejoraron sus instalaciones; se aumentó el material; etc.

Aunque tal vez algo generosamente pagado, todo eso ha sido perfectamente real y beneficioso.

La innovación fué profunda y sus resultados de verdadera utilidad general.

La nueva situación ha sido notablemente superior a la que antes existía, a pesar de los inconvenientes que aun ocurren, más

tal vez por nuestra culpa, y no a causa de los arreglos que entonces se ultimaron.

En todo caso, los tropiezos que se han presentados con el actual régimen, no cabe dudar que habrían acontecidos también con el antiguo y mil veces agravados.

No obstante todo esto, que es notorio, el 28 de Octubre último un diario de Santiago, apoyando editorialmente el nuevo proyecto, se referiría a la ley de 1921 en los siguientes términos:

“Se dijo que independizando el Transandino argentino del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, y uniendo su administración con el Transandino chileno, se tendría tráfico suficiente para asegurar la rentabilidad de ambos transandinos. Todo ello no era otra cosa que una propaganda intencionada para inducir al Gobierno de Chile a invertir nuevos capitales en una empresa imposible”.

Si votáramos favorablemente el proyecto, que en realidad no innovará nada, que no quita ni pone el más mínimo elemento que pueda influir en el servicio y en la explotación del Transandino, calculen mis honorables colegas, con cuanta mayor razón podrán repetirse aquellos cargos, ahora en contra nuestra, y en forma seguramente más dura y mejor fundada.

Señor Presidente:

Lamento muy de veras haber fatigado por tanto tiempo la atención de los honorables Senadores; y agradezco vivamente la benevolencia que han tenido para escucharme.

Yo también he debido imponerme no escasas molestias para posesionarme, conforme con mi obligación, del accidentado problema del Ferrocarril Transandino y poder rectificar el aspecto generalmente deformado con que suele presentarse al público.

Creí que era de mi deber daros cuenta de este estudio, por desgracia demasiado árido y extenso.

Al emprenderlo imparcialmente y sin prejuicios, sólo he obedecido al propósito, no siempre grato, de atender los verdaderos intereses de mi país, tales como puedo concebirlos; de contribuir, en la medida de mis aptitudes, al mayor acierto de nuestras resoluciones, a las que tan vinculado está el prestigio de este Alto Cuerpo; y de coope-

rar, en desempeño de mi mandato, a la más eficaz dirección de los negocios públicos.

Válgame como excusas ante mis honorables colegas esos intentos que me alentaron.

Convenio de 1922

Santiago, 17 de Febrero de 1922.— Decreto núm. 148.— Aprueba convenio de Administración Unificada.

S. E. decretó hoy lo que sigue:

Núm. 148.— Vistos estos antecedentes y lo dispuesto en el núm. 5 del artículo 1.º de la ley número 3,803, de 13 de Septiembre de 1921,

Decreto:

Apruébase el convenio celebrado en Buenos Aires, el 24 de Enero de 1922, entre la Compañía del Ferrocarril Transandino chileno y la Compañía del Ferrocarril Transandino argentino, sobre unificación de ambas empresas y cuya parte dispositiva es del tenor siguiente:

1.º La Administración de los expresados ferrocarriles que realizan en conjunto el tráfico entre Los Andes en la República de Chile y Mendoza en la República Argentina, se hará en adelante por un Comité Unido, formado por igual número de delegados del directorio de cada una de las Empresas, a fin de que la explotación de ambas líneas pueda realizarse como si tratase de una sola vía perteneciente a un solo propietario. El número total de los delegados al Comité Unido será fijado por común acuerdo de los directorios de ambas Empresas.

2.º La remuneración de los delegados al Comité Unido será de cargo de la Administración Común y se fijará por común acuerdo de los directorios de ambas Empresas.

3.º Las facultades del Comité Unido quedan limitadas a la administración de las líneas unificadas en conformidad con el artículo 1.º y para este efecto serán tan amplias como las que en la actualidad corresponden a los directorios mismos, sin otras restricciones que las que se consignan en el presente convenio. Toda dificultad que llegare a producirse entre las dos Empresas con relación a la Administración Unificada será resuelta sin ulterior recurso por un arbitro que designarán de común acuerdo los

directorios de ambas Empresas. En caso de no llegarse a acuerdo para esta designación, cada uno de los directorios designará un árbitro y éstos, en caso necesario procederán al nombramiento de un tercero en discordia y en caso de no ponerse de acuerdo, harán la designación del tercero por sorteo entre las personas que en igual número proponga cada árbitro.

4.o Para la ejecución de sus acuerdos y dirección inmediata de la explotación, el Comité Unido procederá a la designación de un Gerente General de las líneas unificadas;

5.o La sede del Comité Unido será la que éste acuerde y podrá ser trasladada también por acuerdo del mismo comité;

6.o La explotación de las líneas unificadas se hará usando en común el material rodante y las locomotoras de ambas Empresas;

7.o Las tarifas se fijarán por el Comité Unido con sujeción a la leyes que sobre el particular rijan en ambos países y a los acuerdos celebrados y a los que llegaren a celebrarse;

8.o La distribución de las entradas y de los gastos de la Administración Común entre ambas Empresas se hará por el Comité Unido sobre las mismas bases que rigen en la actualidad, a saber: cada Empresa tendrá derecho exclusivo a aquellas entradas que ahora les son también exclusivas y las entradas en común se distribuirán en conformidad con las actuales fórmulas. Serán de cargo a cada Empresa los gastos que correspondan a su propia sección, y los gastos que fuesen por su naturaleza comunes se repartirán en la proporción que fije el Comité Unido. Las inversiones por cuenta de capital, serán de cargo a la empresa propietaria de la sección en que se realicen y deben ser consultadas por el Comité Unido al directorio respectivo, sin cuya aprobación no pueden llevarse a cabo. Las normas que preceden sobre repartición de **entradas y de gastos podrán modificarse por acuerdos posteriores entre las Empresas;**

9.o La Administración Unificada llevará la contabilidad de sus operaciones en forma de hacer constar la distribución de entradas y de gastos a que se refiere el artículo 8.o. Al efecto, practicará mensualmente la liquidación de cuentas entre ella y una y otra

Empresa y la comunicará a ambas con los datos necesarios para la formación de la contabilidad que cada una de ellas llevará separadamente. Las personas que las dos Empresas puedan nombrar separadamente o en conjunto para la fiscalización de la contabilidad de cada una de ellas, tendrá derecho de inspeccionar en cualquier momento los libros de contabilidad de la Administración Unificada y sus correspondientes comprobantes. Al fin de cada ejercicio anual de las utilidades que arrojan los balances de cada una de las Empresas serán entregadas a éstas y en caso de producirse pérdidas para una u otra o para ambas, cada una responderá sólo de las que fueren de su cargo.

10. Cada Empresa conservará su independencia jurídica para todos los efectos no comprendidos en el presente convenio, como son las relaciones con sus accionistas con los tenedores de sus obligaciones y con el respectivo Gobierno. Cada Empresa llevará a cabo, también separadamente dentro de su respectiva sección, las nuevas obras y adquisiciones que se ha obligado a realizar en los contratos aprobados por las leyes citadas en el encabezamiento de este convenio;

11. La Compañía del Ferrocarril Transandino argentino que tiene su línea dada en explotación a una tercera empresa con la autorización del Gobierno de la República Argentina y de conformidad a un contrato actualmente vigente, se obliga tan pronto como el Gobierno de la Rep. Argentina dé por terminada la autorización referida, a realizar las tramitaciones necesarias para obtener la entrega de ella a la brevedad posible, a fin de que la Administración Unificada pueda empezar a desarrollarse de acuerdo con las estipulaciones del presente convenio, el día 1.o de Julio de mil novecientos veintitrés a más tardar;

12. Cada una de las dos Empresas practicará el inventario de los bienes de su propiedad que debe entregar a la Administración Unificada. La Administración Unificada comenzará desde la fecha del acta correspondiente de la recepción, en conformidad con los inventarios referidos; y

13. La duración del presente convenio es ilimitada. No puede, en consecuencia, ser

desahuciado ni modificado sino por acuerdo de ambas Empresas y con la aprobación de ambos Gobiernos; y

14. El presente convenio queda sujeto a la aceptación de las Compañías reunidas en su organismo correspondiente y a la aprobación de los Gobiernos de la República Argentina y de Chile.

Tómese razón, comuníquese y publíquese.
—Alessandri.— **Ernesto Barros J.**

El señor **Echenique**.— Formulo indicación, señor Presidente, para que el Senado acuerde publicar íntegro el discurso que acabamos de oír al señor Trucco. Como se trata de

un discurso tan interesante, es bueno que el país lo conozca.

El señor **Urzúa** (Presidente).— Si al Honorable Senado le parece, daré por aprobada la indicación del honorable señor Echenique y la Mesa se acogería para ello a la propuesta más baja que ha recibido hoy en orden a la publicación de nuestras sesiones.

Queda así acordado.

Se levanta la sesión.

Se levantó la sesión.

Antonio Orrego Barros,
Jefe de la Redacción.