

Sesión 22.a Ordinaria, en Martes 30 de Julio de 1946

(Sesión de 11 a 13 horas)

PRESIDENCIA DEL SEÑOR COLOMA

INDICE GENERAL DE LA SESION

- I.—Sumario del Debate.
- II.—Sumario de Documentos.
- III.—Actas de las Sesiones Anteriores.
- IV.—Documentos de la Cuenta.
- V.—Texto del Debate.

I. — SUMARIO DEL DEBATE

1.— La Cámara entra a ocuparse del objeto de la presente sesión: la expropiación del ferrocarril salitrero de Tarapacá "The Nitrate Raylways Co. Ltd."

II. — SUMARIO DE DOCUMENTOS

No hubo cuenta.

III. — ACTAS DE LAS SESIONES ANTERIORES

No se adoptó acuerdo al respecto.

IV. — DOCUMENTOS DE LA CUENTA

No hubo cuenta.

V. — TEXTO DEL DEBATE

1.— EXPROPIACION DEL FERROCARRIL SALITRERO DE TARAPACA "THE NITRATE RAILWAYS CO. LTD."

El señor COLOMA (Presidente).— Entrando al objeto de la presente sesión, corresponde ocuparse de la expropiación del Ferrocarril Salitrero de Tarapacá "The Nitrate Railways Company Limited".

El señor LOYOLA.— Pido la palabra.

El señor TOMIC.— Pido la palabra.

El señor COLOMA (Presidente).— Puede usar de la palabra el Honorable señor Loyola; a continuación la concederé al Honorable señor Tomic.

El señor TOMIC.— Tengo entendido, señor Presidente, que el Comité que ha pedido la sesión tiene preferencia para usar de la palabra.

El señor COLOMA (Presidente).— No, Honorable Diputado.

En las sesiones pedidas tiene preferencia para usar de la palabra el Comité que represente mayor número de Diputados, y que haya firmado la petición de sesión.

La presente es una sesión acordada por la Cámara; no es una sesión pedida.

Puede usar de la palabra, el Honorable señor Loyola.

El señor LOYOLA.— Señor Presidente, la sesión especial que ahora celebramos, tiene justificación en el deseo de la Honorable Cámara, de mantener en constante vigor sus facultades fiscalizadoras, y de impedir que el

interés público se vea amenazado por iniciativas o disposiciones del Gobierno, contrarias a ese interés, y aún podríamos decir lesivas para el patrimonio de la Nación.

La unanimidad producida en torno del proyecto de acuerdo, que propuso esta sesión, indica el grado de las preocupaciones de mis Honorables colegas, y sus inquietudes frente a la dictación de un decreto precipitado, antieconómico, y aún antinacional, pues afecta al Erario Nacional, altera substancialmente claras disposiciones de una ley y los procedimientos fijados por un decreto de insistencia de un anterior Gobierno, no para beneficiar al Estado, sino a una Compañía extranjera.

En la sesión anterior alcancé a hacer algunas observaciones. Dí a conocer, también, ciertos documentos. En la actual me propongo hacer uso de la documentación recopilada, la que confirma el temor con que se ha visto la resolución gubernativa.

Deseo que los señores parlamentarios me escuchen con tranquilidad, y que vean en mis palabras la voz del patriotismo, de la inquietud que me causa una medida incomprensible. No quiero que mis palabras sirvan para especulaciones de orden político, que son fáciles en estos períodos propicios para suspicacias. Solamente quiero que se me escuche con calma, y el Gobierno se dé cuenta de este error que la Cámara está en la obligación de advertirle.

Antes de entrar al análisis de los documentos principales, debo informar que me he entrevistado con distintas autoridades, a fin de detener el curso de esta resolución. De esas entrevistas, he llegado a la convicción de que algunos no han medido la responsabilidad contraída, y sin duda fueron arrastrados error por el que, entre sombras, a espaldas de la ley, ha debido ser el gestor de esta desgraciada negociación.

Ya en la sesión anterior, al hacer observaciones e impugnar el decreto conjuntamente con mi Honorable colega señor Tomic, expuse claramente mi pensamiento contrario a un decreto que no se ajusta a procedimientos previamente señalados. Por lo demás, el criterio que sustentó, es el mismo que mantuve años atrás al tratarse en la Corporación de Fomento de la posibilidad de que este organismo se hiciera cargo de obligaciones financieras destinadas a favorecer el negocio de una firma extranjera. En mi carácter de consejero representante de la Cámara de Diputados, creí un deber oponerme a cualquiera tentativa de rehabilitación de derechos, para una empresa extranjera, que ya los ha perdido o debe perderlos dentro de poco, por el término fatal de los plazos de sus concesiones.

No se necesita ser abogado, ni fuerte en materias jurídicas para comprender que el país, Chile, tiene la razón en este caso. Ha habido extralimitación de atribuciones y desconocimiento de los deberes que tiene el Gobierno. Se han guardado consideraciones exageradas a una poderosa firma extranjera, que ha sacado años atrás suculentas entradas de un ferrocarril con las que pagó grandes dividendos a sus accionistas. Esa Compañía no tuvo las mismas consideraciones con el Estado chileno, pues, a pesar de que está vencido el plazo de la concesión otorgada para la primera concesión, ha rehuido su entrega, con triquiñuelas y recursos inaceptables, en circunstancias que ha encontrado en nuestro Gobierno, sólo deferencias y buena voluntad, como deben tenerlas siempre los capitales extranjeros que llegan al país, ansiosos de trabajar, pero dentro de las leyes.

Creo que vale la pena, decir, antes de entrar a otros detalles, que la concesión otorgada a la firma inglesa "The Nitrate Railways", es anterior a la soberanía ejercida por el Gobierno de Chile, sobre la provincia de Tarapacá. En efecto, las tres primeras concesiones se otorgaron entre 1868 y 1871, antes de la guerra del Pacífico. Nuestro Gobierno las respetó naturalmente, sin encontrar reciprocidad en el respeto por esa firma inglesa, que es beneficiaria de derechos que otros obtuvieron, y que le transpasaron.

Entro en materia, Honorable Corporación. Ruego a mis colegas no interrumpirme. El decreto que tuve el honor de leer ante la Honorable Cámara en la sesión anterior presenta, aparte de la alteración de las disposiciones que debieron reglar el trámite de la toma de posesión de los ferrocarriles salitreros, una característica muy singular, y en la febrilidad, puesta por el Gobierno en su tramitación. En efecto, el publíquese que figura al término del decreto, se hizo simultáneamente con las restantes tramitaciones. Así, el decreto fué publicado el sábado 20 de julio en el "Diario Oficial", y la escritura, firmada el martes 23 de julio. No se ha visto un caso semejante en la Administración Pública de celeridad en una operación en que sale perjudicado el Fisco. Esto, Honorables colegas, hace más sospechoso estos procedimientos, e influye para que la Cámara insista en la clarificación total de estas operaciones.

El referido decreto dice en su artículo primero: "La Empresa de los Ferrocarriles del Estado, tomará posesión material de todos los bienes y concesiones que constituyen la empresa ferroviaria "The Nitrate Railway Co. Ltda.", cuya expropiación se ordenó — óigalo bien Honorable Cámara — por decre-

to del Ministerio de Fomento N.º 1,868, de 28 de agosto de 1941”.

Bastaría detenerse en este artículo primero para sostener que la disposición gubernativa que impugno, descansa sobre una base jurídica totalmente falsa, y que se ha cometido un error administrativo que la Honorable Cámara debe reparar dentro del ejercicio de sus facultades constitucionales.

En efecto, en el artículo primero del decreto gubernativo de 24 de junio último, está la primera manifestación de una serie de ilegalidades y de irregularidades que detallaré más adelante.

Como el artículo citado del decreto hace referencia a la expropiación ordenada por el Gobierno en 1941, necesito comparar ambas disposiciones, la que otorga facultades, y la que hace uso de las mismas. De esta comparación se llega a la conclusión, desgraciadamente, que hay una diferencia substancial entre el sentido de esas facultades y la interpretación dada a ellas.

En efecto, el decreto de agosto de 1941, con la firma de todos los Ministros, dispuso la expropiación de los ferrocarriles salitreros de Tarapacá, basado, entre otras cosas, en el artículo 28, de la ley General de Ferrocarriles; pero dejó subordinado el perfeccionamiento de esta expropiación, o sea, la toma de posesión, a procedimientos rígidos e inflexibles, de los que se ha desentendido el Supremo Gobierno.

El decreto de 1941 en su considerando sexto, estableció lo que leeré: “Que, faltando, sin embargo, una autorización especial para emitir obligaciones del Estado, con las cuales hacer el pago, el Gobierno estima que esa autorización debe otorgarla constitucionalmente el Congreso Nacional, subordinándose la toma de posesión de los ferrocarriles, a la aprobación legislativa del Mensaje en que tal autorización se requiere”.

El espíritu del indicado considerando se afirma en el artículo cuarto del decreto que dice: “La recepción de los ferrocarriles a que se refiere el presente decreto — (los ferrocarriles salitreros de Tarapacá)— se hará tan pronto haya sido aprobada por el Congreso Nacional la autorización necesaria para emitir los bonos a que se hace mención en el artículo anterior, y sin perjuicio de la tramitación de las reclamaciones sobre el avalúo si éstas estuvieren pendientes”.

De la comparación de los dos decretos surge una conclusión, y es que el Gobierno actual ha ido más allá de lo que le está permitido. En vez de esperar los resultados del Mensaje o apurar éste en el Parlamento, optó por el camino más corto, pero a la vez por el más intrincado porque viola la ley.

El Gobierno de 1941, del Excmo. señor Aguirre Cerda, creyó conveniente disponer

la expropiación de esos ferrocarriles; pero no se creyó autorizado para asumir íntegramente las responsabilidades de esa operación. Pensó que su deber era ajustarse a la ley en todo momento. Para ello comenzó por dictar un decreto de expropiación con la firma de todos los Ministros, de acuerdo con la ley de Ferrocarriles, y en seguida subordinó el término de la operación a las resoluciones del Congreso Nacional. Tuvo a la vista sin duda, que se trataba de comprometer el crédito del Estado, y no podía el Ejecutivo hacerlo sin recabar la autorización del Parlamento, de conformidad al artículo 44, inciso segundo, de nuestra Constitución, que establece que “sólo en virtud de una ley se puede autorizar la contratación de empréstitos, o de cualquiera otra clase de operaciones que puedan comprometer el crédito o la responsabilidad financiera del Estado”.

Nadie puede negar que en esta negociación se compromete seriamente a la responsabilidad financiera del Estado.

Pues bien, el Gobierno prescindió de todas estas formalidades legales, e hizo su voluntad, que en el hecho, es la voluntad de la Compañía extranjera, la única interesada en saltar toda valla legal, y en conseguir que sea para ella un buen negocio, lo que es, en la realidad y en la práctica, un pésimo negocio. No esperó la ley con la autorización, no consideró las disposiciones de la ley de ferrocarriles. Simplemente, ordenó la toma de posesión con un criterio extraño que ha sorprendido a esta Honorable Cámara.

El decreto que hemos objetado en esta Corporación altera substancialmente los preceptos de otro decreto supremo, que debe prevalecer porque lleva la firma de todos los Ministros del despacho. Esta alteración se ha hecho irregularmente, ya que se realizó por un decreto del Vicepresidente de la República, de un Gobierno transitorio, y de dos Ministros de Estado, lo que viola las prácticas establecidas. En efecto, si en los Poderes Públicos, una ley, para ser modificada, necesita la sanción de los mismos Poderes que concurren a formarla, lo lógico, y de acuerdo a la correcta doctrina, es que un decreto supremo con aquel respaldo, con la firma de todos los Ministros, destinado a fijar los términos de una expropiación de ferrocarriles, sólo pueda modificarse por el mismo procedimiento. Así se cumple lo que dispone la ley correspondiente y se acata, también, una sana práctica administrativa.

El mismo artículo primero del decreto que comento, dispone que la toma de posesión la hará la Empresa de los Ferrocarriles, a la que se imponen ciertas obligaciones en el artículo tercero, a fin de convenir con “The

Nitrate Railways", el rescate anticipado de debentures, hasta por quince millones de pesos en dinero efectivo, sujetándose la operación a que el Gobierno entregue como aporte extraordinario la misma suma a la Empresa. Según su ley orgánica, los Ferrocarriles del Estado no están facultados para comprar ferrocarriles, y si sólo para recibir los que el Estado les entregue. Las disposiciones pertinentes están contenidas en el artículo 7.º, letra 1 de esta ley orgánica. Sin embargo, la operación dispuesta por el Gobierno en los ferrocarriles salitrosos involucra prácticamente una operación de compra directa por los Ferrocarriles del Estado, ya que ésta debe hacer un rescate anticipado de debentures hasta por quince millones de pesos, y debe emitir, además, la totalidad de la suma fijada para la expropiación. El hecho de consultarse en el presupuesto anual una suma para reembolsar a la Empresa este gasto extraordinario, no cambia el espíritu del decreto que es cargar a la Empresa de los Ferrocarriles, obligaciones financieras en contra de los preceptos de su ley orgánica, va en contra del sentido común que aconseja no dificultar la marcha financiera de nuestra principal institución ferroviaria que bastante tiene con sus propios compromisos, y que no puede cargar con la responsabilidad de los que contrae el Fisco torpemente.

En el artículo 7.º del Decreto Supremo, hay otra flagrante contradicción con las primitivas disposiciones, de agosto de 1941. Dice el citado artículo 7.º: "El Inspector Superior de los Ferrocarriles, intervendrá en la entrega de los bienes y concesiones que constituyen los mencionados ferrocarriles salitrosos de Tarapacá y de que tomará posesión la Empresa de los Ferrocarriles del Estado".

La contradicción salta a la vista nuevamente entre los dos decretos. Si el primitivo decreto debió fundarse en los preceptos de la ley General de Ferrocarriles, artículo 28, lo lógico es que se le respete, pero no se ha hecho así. El Gobierno dispone que el Inspector Superior de los Ferrocarriles intervenga en esta entrega, cuando la Ley establece un procedimiento muy distinto. Dice al efecto el citado artículo 28: "Practicado el avalúo pericial, una comisión designada por el Presidente de la República, procederá a recibir el ferrocarril expropiado bajo inventario. La comisión estará compuesta por un representante del Ministerio de Bienes Nacionales, otro de la Contraloría General y, un tercero, del Departamento de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

Como se ve, el Gobierno no ha observado un procedimiento que es fundamental.

Sería tarea muy larga ahondar en la gravedad de estas contradicciones y señalar el error de otros artículos del decreto que repugna al patriotismo de esta Honorable Cámara. Por ejemplo, el artículo 5.º, que pone término a los juicios pendientes — que me sorprende porque el Fisco llevaba ganado un juicio para la posesión de la primera sección de este ferrocarril—, a lo que se ha negado sistemáticamente esta compañía extranjera. Este juicio ya ganado en primera instancia, fué misteriosamente suspendido hace dos años. No he podido establecer quién o qué autoridad ordenó paralizarlo.

En seguida entraré a la parte relativa a las indemnizaciones que el Estado chileno graciosamente, quiere pagar a la firma inglesa, cuando con un poco de paciencia y de calma podría quedarse con todos estos ferrocarriles, pues las concesiones están por vencer y, además, desde 1936 es propietario aunque no usufructuario, de la primera sección, que es la de más valor.

La compañía inglesa, que trabaja a pura pérdida, lejos de molestarse, agradecería que se la liberara de las obligaciones de mantener en servicio un ferrocarril oneroso para sus intereses y al que ya le extrajo cuantiosas utilidades en años pasados.

Antes quiero decir, como ya expresé, que hablé con varias autoridades. Estuve con el Vicepresidente de la República y con el Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación. El Excelentísimo señor Duhalde me escuchó deferentemente, pero me pidió que expusiera mis inquietudes al señor Ministro de Hacienda, a quien no encontré en su despacho. No tengo tiempo para hacer grandes antesalas ni para esperas. En cambio, el Ministro de Obras Públicas, señor Tovariás, me ofreció amplias facilidades para que recogiera toda la documentación que pudiera proporcionarme cualesquiera de los servicios a su cargo. De la conversación con el señor Tovariás he llegado a la conclusión de que ignora la gravedad de la operación realizada, como ignora también que al substraer a su Ministerio la tramitación de este asunto, se ha hecho posible tan grave lesión al patrimonio nacional.

Pero hay, sin duda, responsabilidades en este penoso episodio administrativo. Esas hay que buscarlas. Desde luego, sorprende que no se hayan entregado al Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación los informes adversos existentes, emitidos por el Departamento de Ferrocarriles de ese Ministerio, informes macizos, autorizados, concluyentes. Tampoco se le entregaron los anteriores decretos que le hubieran advertido del error que iba a firmar. El Subsecretario de Fomento, que es el eje administrativo del servicio, no podía ignorar que antes de ahora la compañía inglesa había merodeado por ese Ministerio buscando un punto débil para endosar al Fisco.

co su mal negocio, que ya económicamente no puede explotar como lo hizo años atrás.

Queda ahora la Contraloría General de la República, que no ha reparado este decreto ni ha solicitado antecedentes, que los hay en abundancia, pues en dos Gobiernos se han registrado embestidas de la firma extranjera para deshacerse del negocio y reducir a muchos millones de pesos chilenos lo que ya nada le rinde, y que debe pasar al Fisco chileno a corto plazo con el pago de cero pesos.

La Contraloría tiene responsabilidades gravísimas, pues, si hubiese pedido los antecedentes, habría tenido que reparar la resolución gubernativa y detener su curso. No lo hizo, desgraciadamente, lo que causa extrañeza y estupor. Hace un año, se trajo a esta Honorable Cámara, para sentarlo en el banquillo de los acusados, a un Contralor General de la República, por iguales transgresiones a la ley. Se dijo entonces que la acusación era política, no obstante fluir de los cargos una responsabilidad administrativa sin atenuantes. Ahora que se divisa la posibilidad de otra acusación, se darán cuenta los que votaron en contra de aquella acusación que las funciones de Contralor son muy delicadas y respetables, y que es deber del Parlamento velar por que ellas se ajusten a la legalidad con la misma inflexibilidad con que la Contraloría debe hacer cumplir las leyes de la República.

Voy a fundar mis cargos. El señor Contralor tramitó un decreto de toma de posesión para una expropiación ajustada a procedimientos distintos del decreto inicial de este negocio. O sea, refrendó algo que es arbitrario. Tampoco el señor Contralor consideró que la expropiación se hacía en conformidad a los preceptos del artículo 28 de la Ley General de Ferrocarriles, la que indica taxativamente la comisión encargada de recibirse del ferrocarril expropiado. Esa comisión no figura, por cierto, en el Decreto Supremo que ha dado origen a esta sesión especial de la Honorable Cámara.

Es decir, la Contraloría ha permitido que el Ejecutivo altere por simple decreto los procedimientos de un decreto que lleva la firma de todos los Ministros del Despacho y, además, que se burle a la majestad de una ley de la República.

Me ocuparé en seguida de la parte financiera de esta desgraciada operación, a la que ya hice referencia al tratar de la forma cómo se obliga a los Ferrocarriles del Estado a un compromiso absurdo, producto de una insólita impaciencia gubernativa.

El artículo 2.º del decreto de 24 de junio de 1946 dice: "El monto total de la indemnización que debe percibir la empresa expropiada asciende a la cantidad de \$ 79.383.877, según la valorización de la Comisión de Hombres Buenos designada por el referido

decreto N.º 1.368". A continuación se señala la forma del pago mismo, que no guarda relación con lo que dice en seguida.

Es preciso aclarar de dónde sale esa suma de 79 millones y fracción de pesos, y en qué consistió el trabajo de la referida Comisión de Hombres Buenos. Esta emitió su informe en octubre de 1942. Pese al reconocimiento de la solvencia de los tres distinguidos profesionales que integraron la Comisión, su informe ha sido muy discutido, lo que es explicable. La comisión no actuaba en carácter técnico, no podía orientar su actuación con un criterio comercial, como lo anotó otro informe, sino que debía limitarse a efectuar el avalúo de la indemnización que sería necesario pagar a la empresa concesionaria de los ferrocarriles salitreros.

Aun en el estudio de la Corporación de Fomento, a cargo del Ingeniero señor Waideles, reconociendo condiciones especiales en que actuó la Comisión de Hombres Buenos, se llega a la conclusión de que hay que hacer rebajas, que explica el mismo informe, sobre el monto de los 79 millones. Estas rebajas dejan a la indemnización en 67 millones de pesos, que era la que debía pagarse en todo caso, en el supuesto caso que el Gobierno quisiera adelantarse a la posesión de estos ferrocarriles.

Con toda razón el Excelentísimo señor Ríos, en cables cuya copia tengo en mi poder, ofreció 70 millones de pesos por este negocio, incluida el agua potable de Iquique, que es un buen negocio, y de la cual la compañía inglesa no quiere desprenderse, por supuesto. Lo mismo que la Compañía de Electricidad, que quiso desprenderse de los tranvías de Santiago, que eran un pésimo negocio y por lo mismo fueron a poder del Estado; pero que no mantuvo ningún ofrecimiento de venta de los servicios de energía eléctrica, que le rinden cuantiosas utilidades.

El informe del Departamento de Ferrocarriles, respecto a la Comisión de Hombres Buenos, no muestra las mismas reservas o reticencias que el evacuado por el señor Waideles a la Corporación de Fomento. Al efecto, dice el citado Departamento, al concluir su extenso informe, cuya copia está en mi poder, lo que leeré:

Página 27:

"A la vista de lo relacionado, aparece evidente que el informe de la Comisión de Hombres Buenos encargada de avaluar la indemnización que corresponde a los concesionarios por la expropiación de las secciones segunda, tercera y cuarta de los ferrocarriles salitreros de Tarapacá, por los fundamentales, numerosos y graves errores de que adolece, no puede servir para conocer el valor de dichos ferrocarriles, ni los bienes que integran la primera sección o ferrocarril fiscal de Iquique a La Novia, ni con mayor razón, para apre-

ciar el valor de la indemnización que debería pagarse a The Nitrate Railways, en el caso de expropiar por causa de interés público algunos de esos ferrocarriles. En consecuencia, procede, salvo mejor parecer, que el Supremo Gobierno haga una declaración en el sentido de que no acepta dicho informe, declaración que podría formularse en el mismo decreto supremo en el cual se ponga término al cometido de la referida Comisión de Hombres Buenos”.

Como ha visto la Honorable Cámara, el avalúo que ha tomado en cuenta el Gobierno para ordenar un pago, no ha tenido opiniones muy favorables. No se discute, sin duda, la honorabilidad de los integrantes de esa comisión, sino los procedimientos, la forma de la indemnización. Nadie más autorizado para juzgar este asunto con independencia que el Departamento de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas y Vías de Comunicación. Es el organismo técnico llamado a informar. Mis Honorables colegas han visto cómo ha informado.

Voy a leer algunos párrafos del informe que dan una impresión más clara de que al tomar como base la cifra 79 millones de pesos, se procede con ligereza que no tiene excusas.

“Forma de fijar la indemnización:

“1.a Sección.— Como queda dicho, la comisión no fijó indemnización alguna por esta Sección, en atención a que la vía ya pasó al dominio absoluto del Estado, y por estar de acuerdo con la tesis de que también debieron pasar a poder del Fisco, al término de la concesión, el material rodante, las instalaciones y anexos, lo que concuerda con la opinión de este Departamento, y, por lo tanto, no merece observaciones.

“Por lo demás, el decreto de expropiación N.º 1.868, de 28 de agosto de 1941, del Ministerio de Fomento sólo hace referencia a los ferrocarriles de Pisagua a Negreiros de Negreiros a La Noria y de San Pablo a Buena Ventura y Lagunas.

“2.a y 3.a Secciones.— En infrascrito concuerda ampliamente con la comisión, en cuanto ésta estima que la indemnización por la expropiación de estas Secciones debió fijarse sobre la base del beneficio que el usufructo de ellas pueda reportar a los concesionarios durante el lapso que falta para el término de las concesiones.

“En el caso de que se trata, lo que se expropia no son los bienes de ambas Secciones, de la nuda propiedad del Estado, sino la concesión para explotar el negocio ferroviario, concesión que incluye la obligación de mantener, aún a pérdida, en forma ininterrumpida y hasta el término indicado de antemano un buen servicio de transportes, con sujeción a tarifas e itinerarios aprobados por el Supremo Gobierno, como asimismo la obligación de atender a la reparación, renova-

ción y conservación de la vía, equipo e instalaciones hasta su entrega al Fisco.

“Ahora bien, como la explotación de estas líneas se hace a pérdida desde muchos años atrás y no se ven expectativas de mejorar la situación en el futuro, al aplicarse el criterio antedicho, la indemnización por la expropiación de estas Secciones sería nula y, aunque parezca paradójica, serían los concesionarios quienes deberían pagar por liberarse de obligaciones sumamente onerosas para ellos.

“A pesar de lo expuesto, la Comisión consideró que este procedimiento vulneraría el principio de equidad, basándose en que el momento escogido para la expropiación es un momento excepcional, pues la explotación produciría pérdidas por causa de la guerra. Conforme a este sentir, estimó justo dar a los concesionarios el derecho de propiedad sobre parte (17 o/o) de los bienes de ambas Secciones, calculando el porcentaje correspondiente en relación con el número de años transcurridos y los que faltan para el término de las concesiones.

“Sin entrar a discutir la legalidad de este procedimiento, por el cual la Comisión de Hombres Buenos ha acordado que el Fisco se desprende en favor de una empresa particular de bienes que le pertenecen en nuda propiedad, cree, el suscrito, por las razones que da a continuación, que la Comisión no ha estado acertada en cuanto a estimar la equidad que existiría para indemnizar a los concesionarios por la pérdida del usufructo de estas Secciones.

“En efecto, la empresa inglesa “The Nitrate Railways Company Limited” hizo, en su oportunidad, un gran negocio con la explotación de sus ferrocarriles, obteniendo utilidades que le han permitido amortizar su capital, repartir considerables dividendos a sus accionistas y formar reservas superiores al millón de libras esterlinas, las que tienen invertidas fuera de Chile, en negocios que le reditúan buenos intereses.

“Debido a la competencia del ferrocarril fiscal de Iquique a Píntados, construido, entre otras razones, para terminar con el monopolio perjudicial para la industria salitrea, que tenía en la zona “The Nitrate Railways y Co Ltd.” a la disminución del volumen de transporte de salitre en la provincia y al constante volumen de los gastos, desde hace años, las utilidades empezaron a disminuir, hasta que la explotación se hizo a pérdida”.

Si a la Honorable Cámara le parece procedente la lectura de otros documentos, podría hacerla; pero me parece inoficioso seguir en la fatigosa exposición de antecedentes que sólo llegan a una conclusión, y es que se ha procedido contra la ley, contra el interés público.

De todos modos, dejo a disposición de mis Honorables colegas la documentación que de-

seen consultar y que durante una semana he revisado acuciosamente para llegar a la impresión triste de que hay aquí un engaño, una burla.

En vista de todo esto, me permito proponer a la Honorable Cámara lo siguiente:

"1.º Pedir al Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación, la suspensión inmediata de esta negociación por no estar ajustada al artículo 28 de la Ley de Ferrocarriles que es fundamental, ni menos ajustarse a los procedimientos fijados en el decreto supremo de 28 de agosto de 1941.

"2.º Pedir que el Departamento de Ferrocarriles y el Consejo de Defensa Fiscal, cada uno separadamente y en el asunto de su incumbencia, estudien la forma de entrar a la posesión de estos ferrocarriles, ahora o más tarde, una vez vencidas las concesiones, sin pagar a la Compañía (o lo que ésta reclame caprichosamente".

No quiero señalar responsabilidades para los funcionarios, pues el mejor castigo que puede aplicárseles es frustrar una operación tramitada con una rapidez que sorprende en servicios que se caracterizan por sus demoras y dilaciones.

El señor COLOMA (Presidente). — Ofrezco la palabra.

El señor TOMIC. — Pido la palabra, señor Presidente.

El señor COLOMA (Presidente). — Tiene la palabra el Honorable señor Tomic.

El señor TOMIC. — Señor Presidente, Honorables colegas: En el desarrollo de un país se producen determinados grandes negocios e iniciativas en que los intereses particulares se relacionan con el Estado a través de una estructura legal más o menos intrincada, que da margen para puntos oscuros y huecos que, tarde o temprano, tratan de ser aprovechados por los particulares para obtener ventajas suplementarias.

Estamos, señores Diputados, frente a un caso típico de esta naturaleza.

Se trata de una gran empresa ferroviaria, "The Nitrate Railways Co.", más conocida por el nombre de "Ferrocarril Salitrero de Tarapacá", formada por capitales ingleses, y el valor de cuyos bienes, en conjunto, sube de 150 millones de pesos. Está formado este ferrocarril por concesiones otorgadas, algunas de ellas, hace más de ochenta años por el Gobierno del Perú, cuando éste tenía soberanía sobre la provincia de Tarapacá.

Estamos asistiendo en estos instantes, Honorables colegas, a la fase final del ciclo a que están sujetos estos negocios: se están terminando las concesiones. Han pasado los ochenta años; este gran negocio ha dejado de serlo; y los huecos y puntos oscuros de la estructura legal están siendo aprovechados por determinados intereses particulares.

Antes de entrar al fondo del asunto, trataré de dar a mis Honorables colegas una ima-

gen clara de la situación material, jurídica y económica de la Empresa del Ferrocarril Salitrero de Tarapacá. Voy a ser lo más breve posible en el desarrollo de mis observaciones y no creo que la Honorable Cámara llegue a fatigarse.

Se trata, Honorables colegas, de una empresa ferroviaria constituida por cuatro concesiones, tres de las cuales fueron otorgadas por el Gobierno del Perú con plazo fijo de caducidad y con la obligación expresa de que la empresa particular, al término de este plazo, debía restituir al Estado la totalidad de los bienes en buen estado de servicio y sin gravamen alguno. La cuarta concesión, otorgada por el Gobierno chileno, no fijó, desgraciadamente, estas condiciones.

Se trata de cuatro concesiones que tienen dos salidas al mar, dos cabezas: el puerto de Iquique y el puerto de Pisagua. La primera concesión va de Iquique a La Noria; la segunda, de Pisagua a Negreiros; la tercera, enlaza estas dos concesiones en el interior de la provincia: va de Negreiros a La Noria; y la cuarta, la que otorgó el Gobierno de Chile, va de La Noria hacia el sur de la provincia de Tarapacá, hacia Lagunas.

El señor GODOY. — ¿De cuándo es la última concesión, Honorable Diputado?

El señor TOMIC. — Si no me equivoco, Honorable Diputado, la última concesión es del año 86.

Esta empresa es también propietaria de la Empresa de Agua Inglesa de Iquique, dato que tiene importancia por los antecedentes que oirán más adelante los señores Diputados.

De estas cuatro concesiones que forman el Ferrocarril Salitrero, la primera, la más importante, la que da acceso al mar, la de Iquique a La Noria, caducó hace más de 10 años, y pasó, naturalmente, a poder del Fisco, en la forma establecida en la concesión de origen. Como se trataba de una suma de dinero importante, y de una situación de hecho que podía afectar gravemente a todas las demás concesiones, la empresa planteó la triquiñuela legal de que devolvía los rieles, pero no las locomotoras y los carros, posición absurda como lo han dejado demostrado, con evidencia nítida, el Consejo de Defensa Fiscal y el fallo en primera instancia de los Tribunales chilenos.

Pero la empresa insiste en esto para crear un mayor factor de confusión y poder sacar ventajas, como, en realidad, parece que va a conseguirlo.

Caducada en 1936 la primera concesión de Iquique a La Noria, la segunda y la tercera caducan en 1957, en 11 años más, debiendo la Empresa entregar todo al Fisco chileno "en buen estado de servicio," y sin gravamen ni indemnización algunos.

Esta es la situación material de la Empresa. Ahora, ¿cuál es la situación jurídica de ella? No voy a leer muchos papeles, porque

creo que los señores Diputados tendrán una visión más clara con los datos que, posteriormente, iré dando.

Hay una resolución del Consejo de Defensa Fiscal. ¿Quién es el dueño de las tres primeras concesiones? El Fisco chileno. ¿Qué tiene la Empresa particular? El usufructo. El usufructuario del ferrocarril es la Empresa; el propietario es el Fisco chileno. Esta es la situación jurídica del ferrocarril salitrero.

Ahora, ¿cuál es la situación económica de este negocio?

Fué muy buena, Honorables colegas, extraordinariamente buena, durante cincuenta, cincuenta y cinco y sesenta años. Pero desde hace doce o catorce años es muy mala.

En Tarapacá, como Sus Señorías saben, hubo trabajando hasta 50 oficinas salitreras. Fué entonces un negocio formidable. Pero la industria salitrera sufrió el embate de la competencia del salitre sintético, lo que ocasionó la pérdida de grandes mercados. Además, las más importantes de las grandes plantas, sistema Guggenheim, se trasladaron a Antofagasta, donde se explota casi el 60 y tantos por ciento de salitre.

Por último, hace 25 años, se prolongó hasta Iquique el ferrocarril fiscal longitudinal que también hace el porteo de salitre.

En resumen, lo que fué un formidable negocio, ha dejado de serlo. De manera que la Empresa del ferrocarril salitrero, sistemáticamente pierde y está perdiendo millones de pesos desde hace ya más de diez años.

Quiero ahora hacer un paréntesis, y formular observación que llamará la atención a mis Honorables colegas.

Cuando durante cincuenta o sesenta años este ferrocarril fué un gran negocio, a nadie se le ocurrió que había que expropiarlo; no se levantaron voces particulares ni hubo agentes oficiosos en el Ministerio de Fomento de aquel entonces, que exigieran la expropiación ni nadie que dijera que este negocio debía pasar a poder del Estado.

Pero dejó de ser buen negocio, y he aquí que surgen una serie de consideraciones para demostrar que es del más alto interés público comprar los derechos de los particulares sobre este ferrocarril.

En cuanto se transformó en mal negocio, por obra de birbirloque, se habla del urgente y grave "interés nacional" en que el Estado se haga cargo de él.

Por último, Honorables colegas, en esta serie de hechos previos que estoy dando a conocer, quiero informar a la Honorable Cámara que el material del ferrocarril salitrero no puede usarse en ninguna otra zona del país, porque se trata de un ferrocarril con trocha absolutamente diferente. Todos los informes técnicos certifican que sólo después de ingentes gastos podrían adaptarse las locomotoras y carros de carga. Debo agregar

que hay mucho material que, según esos informes, no es económico hacer el gasto de transformación por la antigüedad y el mal estado en que se encuentran.

Avanzo ahora sobre otros aspectos del Decreto. Quiero destacar que este decreto plantea situaciones legales muy delicadas. Previéndolo, sus autores cuidaron de destacar que, por ejemplo, no se autoriza a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para "comprar" los derechos del Nitrate Railways, sino para "tomar posesión material" de este ferrocarril.

Sin embargo, por esta "toma de posesión material" se la obliga a pagar 79 millones.

Nuestro Honorable colega señor Loyola ha avanzado algo sobre esta materia y no me quiero detener mucho, porque estimo que habrá otros señores Diputados en mejor situación que yo para hacer un análisis profundo de esto. Sé que hay varios Honorables Diputados inscritos y otros por hacerlo. Recuerdo sólo que ya en una ocasión anterior la Corporación de Fomento, en otra de las tentativas que se han hecho, que, como digo, han sido 4 ó 5 en los últimos años, pidió informe a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para ver si ésta podía adquirir este ferrocarril.

El informe fué terminante: Sencillamente ¡no!

A juicio de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, ésta no tiene facultad legal para adquirir ferrocarriles. No puede hacerlo; sino sólo para administrar los ferrocarriles que el Fisco le entregue.

Los autores del decreto lo han visto, lo sabían y entonces con mucha habilidad no habían en él sino de la "toma de posesión material" por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. No le piden que compre, pero la obligan a pagar por esta toma de posesión los 79 millones de pesos.

Yo quiero, por otra parte, subrayar ante la Honorable Cámara la situación extraña que se produce.

Se ha establecido que la propiedad del ferrocarril salitrero es del Fisco y sabemos que de los bienes fiscales sólo puede disponerse por ley. Entonces el Supremo Gobierno para no tener que llegar aquí a la Cámara a pedir que por ley se traspase la propiedad fiscal del ferrocarril salitrero a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, arbitró este medio de tomar la posesión material de él. Así se elude la dificultad de tener que presentar un proyecto de ley, único medio para disponer de la propiedad fiscal.

Todo esto es una cosa evidentemente rara. ¿Para qué estas "cachañas", estas habilidades, estos subterfugios, para evitar una tramitación legal y plantear aquí una discusión clara y completa sobre la conveniencia o no de este negocio?

Pero quiero analizar también otro asunto de interés.

Se habla de expropiación. Esta palabra suele ser entendida por la opinión pública, en general.

En general, da la impresión de que la expropiación se hace contra la voluntad del particular. Pues bien, Honorable Cámara, no hablemos más de "expropiación" cuando hablemos de este Ferrocarril. Lo que hay lisa y llanamente, detrás de esta llamada "expropiación" es una compraventa. Esto tiene una importancia decisiva para apreciar el avalúo de este ferrocarril hecho por una Comisión de Hombres Buenos en 1941, de cuya honorabilidad yo me complazco en dar testimonio esta mañana. Pero este avalúo se hizo por esa Comisión sobre la base de que se trataba de fijar la indemnización a un particular desposeído de sus derechos por acto unilateral del Estado.

Esa Comisión no ha informado como lo hace el Gerente de una empresa, a quien le ofrecen la venta de un negocio y piensa la operación en términos comerciales; considerando que hay un interesado en vender y otro en comprar. Que aprecian sus mutuas ventajas y debilidades comerciales. La expropiación no es una operación comercial: la compraventa, sí, y lo que se hace con el Ferrocarril Salitrero es una compraventa, un acto comercial, en que el valor de los bienes que se compran, el monto de lo que el Estado puede o debe pagar, debe estar regido no por el concepto de la indemnización, sino por las normas comerciales, de las conveniencias comerciales.

Yo, señor Presidente, creo que hay un error, un grave error, una medida torpe al comprar el usufructo de este ferrocarril.

Quisiera que, en esta materia, no hubiera lugar a confusión: la propiedad es del Fisco, pero el usufructo es de la empresa particular. Bien.

Creo que es una torpeza que el Estado compre los once años de usufructo que le quedan a esta Empresa; que se los compre hoy, y que le pague hoy una suma de dinero tan elevada por algo que podrá recibir en condiciones inmensamente mejores dentro de once años, en buen estado de servicio y sin gravamen alguno.

El señor GODOY.—El Estado pagaría una especie de derecho de llave... ganzúa.

El señor TOMIC.—Y aquí mismo aprovecho esta ocasión, Honorables colegas, para desvanecer de antemano y de una manera terminante el argumento de que porque la cuarta concesión otorgada por el Gobierno chileno no tiene término obligatorio, es una concesión que hay que comprarla ya que por el solo efecto de la Ley no va a llegar a manos del Fisco automáticamente.

¿Por qué tiene que comprar el Fisco esta concesión? Esto tiene mucha importancia. Verá la Cámara por qué.

He hablado hace un momento de la indemnización que — a juicio de la Comisión de Hombres Buenos — debía pagarse. Y ¿sabe la Honorable Cámara a cuánto asciende? Era de 70 millones de pesos en el año 41. Esto significa que, de acuerdo con la escala científica calculada por el transcurso del tiempo, según la cual va disminuyendo la proporción que tiene la Empresa sobre el usufructo, esa suma sería hoy de 74 millones de pesos, en el juicio — repito — de esa Comisión de Hombres Buenos que está fijando el precio.

Pues bien, hoy son 74 millones de pesos. ¿Sabe la Honorable Cámara cuánto representa la cuarta concesión? 58 millones de pesos...

El señor HOLZAPFEL.—¿Los hombres buenos fueron nombrados especialmente?

El señor TOMIC.—Sí, Honorable colega... 58 millones de pesos, es decir, todo lo demás es avaluado en 16 millones de pesos.

Yo digo, Honorables colegas: ¿Qué necesidad tiene el Fisco chileno de comprar la cuarta concesión? ¿Por qué no espera, sin deslealtad alguna hacia la Empresa, sin ningún procedimiento doloso y sin que nadie en el mundo, ni aquí ni en Londres, pudiera censurarle el plazo que tienen las concesiones, y los términos fijados para su caducidad?

Es necesario que el Fisco espere que se venzan los plazos fijados, que dentro de once años el Fisco tome la segunda y la tercera concesiones, sin indemnización alguna, y la Empresa dispondrá de la cuarta concesión como quiera.

¿Por qué teníamos que comprar la cuarta concesión? ¿De dónde se pretende que sea obligatorio para el Fisco comprar la cuarta concesión? ¿Y no está a la vista, Honorable Cámara, qué haría la Empresa con la cuarta concesión? Se dirá: "Eso sería una injusticia. Usted abusa de que la cuarta concesión no tendrá valor sólo para la Empresa".

Los que así falsamente razonan pretenden tratar a esta Empresa como si estuviese dirigida por menores de edad. En el instante que pidieron la cuarta concesión y la obtuvieron — ¿no sabían de antemano en qué términos tenían las otras tres? ¿No sabían que en 1936 tenían que entregar la primera concesión; que en el año 37, la segunda; y la tercera sin indemnización alguna?

¿Por qué estamos obligados a comprar la concesión?

¿Y si no la compramos, qué va a pasar? Que la cuarta concesión no va a tener valor alguno.

Y la Empresa, con todo esto, no hará ningún mal negocio. Es de destacar que los técnicos numerosos que tiene la Corporación de Fomento y que tiene el Ministerio de Obras Públicas, en sus informes dicen, como es lógico, que estos ferrocarriles mineros se proyectan sobre una base de una amortización

perfecta, científica y rápida. De manera que la Empresa se ha pagado ya varias veces de las primera, segunda, tercera y cuarta concesiones y, para ellos, el valor comercial de cada una es prácticamente ninguno, puesto que han recuperado su dinero mucho tiempo antes.

Bien, el objeto de la operación en sí mismo lo encuentro lesivo al interés nacional, mal concebido, torpe. Además, hago objeción al monto de lo que se paga.

Debo declarar solemnemente a la Honorable Cámara que el ex Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación, señor Eduardo Frei, me ha autorizado para decir aquí, en su nombre, que él puede venir a la Cámara cuando la Honorable Cámara quiera citarlo para manifestar que, hace un año, cuando él era Ministro del Excelentísimo señor Ríos y este negocio se volvió a agitar en esa oportunidad, el señor Ríos ofreció a la Empresa 70 millones de pesos en bonos por el Ferrocarril y el agua potable. De esto hace un año. Y me ha autorizado el señor Frei para declarar que, si bien la Empresa no aceptó la proposición, en principio no la consideró mala.

Señores Diputados, la Empresa de Agua Potable es buen negocio. El Ferrocarril es muy mal negocio. Y las dos Empresas juntas fueron valuadas por el Gobierno del señor Ríos en una suma de \$ 70.000.000 en bonos. Es verdad que la empresa particular no aceptó la transacción, pero, sin embargo, en principio no la encontró mala. Pero, de todas maneras, hay una diferencia de casi \$ 35.000.000, o más si se aplican los diferentes rubros que significarían obligaciones del Gobierno, y recordando que el Agua Potable vale 20 millones o más. Así, entre lo que el señor Ríos estimó el valor del ferrocarril y lo que estima que vale el Gobierno del señor Duhalde, hay \$ 30.000.000 de diferencia en un año.

Me parece a mí que de este hecho la Honorable Cámara tiene que deducir que por lo menos hay un punto débil, de importancia, que dilucidar. Hay que creer que el señor Ríos tenía conciencia de su responsabilidad para el país y que no era un hombre que sin juicio iría a pronunciarse sobre lo que se podía pagar por esta Empresa.

Señores Diputados, no me interesa discutir si los informes que el señor Ríos tuvo sobre su mesa fueron bien o mal estudiados; lo que me interesa destacar es que el Gobierno del señor Ríos directamente trató con el directorio de la Compañía, uno de cuyos miembros vino expresamente de Londres a discutir con el Gobierno.

El Gobierno del señor Ríos estimó que esta Empresa de ferrocarriles con la del agua potable, juntos, valían \$ 70.000.000, y un año más tarde, el Gobierno del señor Duhalde estima que vale \$ 79.000.000 y sin el agua potable...

El señor GODOY. — ¿Qué avalúo tiene el agua potable?

El señor TOMIC. — Más de 22 o 23 millones de pesos.

El señor UNDURRAGA. — \$ 27.000.000.

El señor TOMIC. — \$ 27.000.000.

Sé por conducto de otros Honorables colegas, ya que no tuve la suerte de encontrar al señor Ministro en su oficina cuando quise hablar personalmente con él, pero tengo el testimonio personal del señor Subsecretario, que su Ministerio muy poco ha tenido que ver con esta negociación.

El Honorable señor Loyola se lo ha oído al propio señor Ministro. Pues bien, ¿Por qué, señores Diputados, pregunto yo, un negocio de este volumen, que supone una suma de dinero tan gruesa, que plantea problemas tan importantes como los que he destacado respecto a su procedencia, respecto a su cuantía, no fué consultado en el Congreso? Un negocio, señor Presidente, con mala sombra. Debemos recordar que han caído Ministerios por otros actos iguales a los que este Gobierno ha realizado. Uno de los Ministerios del año 21 se vino al suelo con la reprobación del Honorable Congreso por un decreto parecido a éste, pero tuvo el Gobierno de ese entonces la hidalguía de retirar el decreto, y los hechos han probado que los congresales de ese entonces tenían razón, y no el Ejecutivo.

¿Por qué un negocio de esta naturaleza, Honorable Cámara, se tramita por decreto y no por ley? ¿Por qué el Gobierno le tiene miedo a la ley?

Aquí en esta Honorable Cámara está desde el año 1941 el proyecto de expropiación presentado por el Gobierno del Excelentísimo señor Aguirre Cerda, ¿por qué el Gobierno, en vez de interesarse para obtener un pronunciamiento responsable del Honorable Congreso en esta materia, para quedar en una situación perfectamente clara ante la opinión pública, para no dar lugar a esta serie de preguntas extrañas que necesariamente, que inevitablemente se plantea, por qué recurre al método del decreto y lleno de subterfugios que ya he explicado y no va derechamente a la ley, para con la ley en la mano comprometer al Honorable Congreso a los pagos respectivos? ¿Para qué con la ley se entregue la propiedad a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado? ¿Para con la ley defenderse y defender el prestigio del Gobierno de Chile? Porque en este caso lo que parece tiene tanta importancia como lo que realmente es.

¿Por qué se elude a la ley, existiendo todas estas razones para que el Gobierno se hubiera negado redondamente a hacer por decreto lo que podía hacer por ley? Y yo me atrevo a declarar lo que debía hacer por ley y lo que sólo debía hacer por ley. Admito que me discutan que en el plano estrictamente jurídico puede también hacerse por decreto. No me importa que tengan muchos argumentos con que me prueben que podían hacerlo por decreto; lo que a mí me interesa es que me digan ¿por qué no han querido hacerlo por

ley y por qué no se trajo el negocio al Honorable Congreso en vez de las cuatro paredes de una oficina?

¿De dónde salió ahora, señores Diputados, esta extrema urgencia?

¿No siente la Honorable Cámara, yo digo, con toda franqueza, una sensación de franca alarma, ante un decreto que se publica un día sábado, y ya tiene escritura firmada el martes siguiente?

El señor COLOMA (Presidente). — Advierto a Su Señoría que ha terminado el tiempo de su primer discurso.

Puede continuar Su Señoría en los diez minutos de su segundo discurso.

El señor TOMIC. — El país entero tiene derecho, como yo también lo tengo esta mañana, como ciudadano, para decir que no produce ninguna sensación de tranquilidad, sino una profunda sensación de desconfianza, un decreto que se dicta un día sábado y tiene ya firmada su escritura el día martes siguiente; que destina 79 millones de pesos, de los cuales se dispone en esta forma, a un negocio que ha sido discutido por esta Honorable Cámara por lo menos, en tres ocasiones en estos últimos 15 años, en un negocio que ha sido rechazado por otros Gobiernos en tres o cuatro oportunidades y que, sin embargo, ahora se pretende cerrar apenas en 36 horas hábiles.

¿Qué está pasando en el mundo para que deba resolverse sólo en 36 horas la firma de esa escritura? ¿No se acabó ya la guerra? ¿Acaso no pueda el Gobierno comprar el material que necesita? ¿Acaso no tengo en mi mesa los informes de la Corporación de Fomento de la Producción y del Departamento de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas y Vías de Comunicación en uno de los cuales se dice, Honorable Presidente, que el propio señor Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación, que lo era el año 1943 el señor Bascuñán, anunció a la Corporación de Fomento de la Producción que va no tenía urgencia el negocio, porque va era posible pensar en la terminación de la guerra y en la consiguiente posibilidad de adquirir en el exterior el material adecuado oportunamente?

Y, sin embargo, es en el año 1946 cuando se produce esta urgencia, esta cosa súbita, esta necesidad de apurar con gran sigilo este negocio. Porque debo declarar a la Honorable Cámara que no creo estar peor informado que el corriente de los señores Diputados. Ciertamente, tengo que estar mejor informado que el corriente de los ciudadanos.

Pues bien, yo no supe de este negocio sino por telegramas angustiados del personal de esa Empresa. ¿Por qué? Porque él se llevó con una cautela, con un sigilo tan extraño como la urgencia misma.

Ahora yo les digo a los señores Diputados: en este decreto hay un artículo, el artículo 6, en el cual se establece que en el proyecto del Presupuesto Nacional del año venidero se consultarán los fondos necesarios para que la Empresa de los Ferrocarriles atienda al pago a que se refiere el número tercero.

¿Con qué derecho el Ejecutivo planteará al Congreso Nacional el hecho consumado de que él ha dictado un decreto y que el año venidero el Congreso Nacional tendrá que otorgar los fondos que este decreto establece que se consultarán en el proyecto de presupuesto del próximo año?

¿Y si la Honorable Cámara rechazara este otro

año la inclusión de estos fondos en el Presupuesto?

¿Qué va a ocurrir? Evidentemente, va a ocurrir que la Empresa particular deducirá alguna acción judicial contra el Fisco, porque dirá: "No tengo la culpa. El hecho concreto es que no se me paga".

A mi juicio, si esa acción judicial prospera, y se dicta una sentencia obligando al Fisco a pagarle a la Empresa la consiguiente indemnización de perjuicios, quisiera dejar de alguna manera en claro, en forma definitiva, que esas indemnizaciones las deberán pagar de su peculio personal el Excelentísimo señor Duhalde y los Ministros señores Ramírez y Tovarías.

Porque no creo que tengan derecho para comprometer las decisiones futuras del Congreso Nacional respecto a la Ley de Presupuesto. No tienen derecho, por decreto, a establecer que en la citada ley La Honorable Cámara y el Honorable Senado deberán consultar los fondos necesarios para pagarle a la Empresa particular. Porque el Congreso Nacional puede perfectamente no consultar esos fondos pues somos soberanos y libres. La Constitución nos entrega la facultad constitucional de hacerlo o no. Pero si no lo hacemos, inevitablemente la Empresa particular obtendrá a su favor el fallo de los Tribunales contra el Fisco.

Pero esas indemnizaciones, a mi juicio, no pueden ser pagadas por otras personas, no pueden salir de otros patrimonios que los de estas tres personas particulares: señores Duhalde, Ramírez y Tovarías, que han comprometido la buena fe del Congreso Nacional sin consultarlo.

El señor ROSALES. — Lo democrático es eso.

El señor TOMIC. — Yo tengo interés, señor Presidente, en oír al señor Ministro. Quiero saber cómo va a defender el hecho de que, estando abierto el Congreso, no habiendo ninguna urgencia— porque no sé cómo podría fabricarse una urgencia para proceder de esta manera— no haya el Gobierno venido aquí. ¿Por qué no ha agitado el despacho de un proyecto de ley? ¿Por qué ha recurrido a todos estos subterfugios?

Yo quisiera saber qué argumento podría darse para no haber traído el negocio al Congreso, cuando éste es un Gobierno efímero un Gobierno de semanas, un Gobierno que tiene sus días contados. ¿Cómo puede comprometer una decisión de esta magnitud, rechazada, repito, por tres o cuatro Gobiernos anteriores, rechazada por la Honorable Cámara en dos o tres ocasiones anteriores? ¿Cómo este Gobierno de horas, de días, crea hechos consumados para el país sobre este negocio?

No discuto que sea el Gobierno legítimo de la República; no estoy discutiendo esto, pero ¿cómo puede tener el valor de crear estos hechos consumados en estas formas odiosas, alarmantes. Honrables colegas? Para mí no hay explicación.

Honrables colegas: sólo quiero agregar dos puntos sobre esta materia.

En primer término, quiero recordarles que hace poco destacábamos en la Honorable Cámara esta inquietud, esta angustia que conmueve a las provincias del Norte, que las llevó a organizar el Congreso de Cabildos Abiertos y a mandar una comisión a Santiago, que recibió las más amplias seguridades del Gobierno del señor Duhalde, respecto a que se ayudaría al Norte ya que se comprendía el problema del Norte.

¿Y aquí está el resultado!

El señor ESCOBAR (don Andrés).— Ya lo empezaron a ayudar.

El señor TOMIC.— El primer punto de ayuda al norte consiste, Honorables colegas, en una medida que quita a la provincia de Tarapacá, a una provincia extenuada, bienes por valor de mucho más de cien millones de pesos. Ciertamente es esto lo que se va a retirar.

Esta ha sido la manera que ha descubierto el Gobierno del señor Duhalde de cumplir su plan de ayuda al norte: quitarle uno de los pilares fundamentales de su escuálida economía.

Y no puedo dejar de protestar, Honorable Cámara, por la forma absurda como se trata en el Decreto por el Gobierno el problema de los 500 obreros y empleados que quedarán en la censantía. Esos 500 cesantes que con sus familias suman alrededor de 3.000 personas, quedan sin medios para vivir y sin poderse ocupar en otra cosa dentro de la provincia.

¡He aquí la manera que ha descubierto el Gobierno del señor Duhalde de cumplir su palabra y de desarrollar una política de ayuda al Norte! ¡Con qué precisión, frialdad y desprecio diría yo, cuida el Decreto de destacar que no se acepta ninguna responsabilidad ni obligaciones con el personal de obreros y empleados que quedarán cesantes!

En el Ferrocarril Salitrero, Honorable Presidente, la mayor parte de los empleados y obreros son antiguos servidores. He repartido esta mañana en la Honorable Cámara, la categórica demostración que hacen de sus derechos en equidad, y de la forma cómo el Decreto los perjudica.

El señor COLOMA (Presidente).— Advierto a Su Señoría que ha terminado su tiempo.

El señor TOMIC.— Pido, señor Presidente, que se me prorrogue el tiempo por dos o tres minutos más.

El señor COLOMA (Presidente).— Solicito el asentimiento de la Honorable Cámara, para prorrogar el tiempo del Honorable señor Tomic hasta que termine sus observaciones.

Si le parece a la Honorable Cámara, así se acordará

Acordado.

Puede continuar Su Señoría.

El señor TOMIC.— Pues bien, señor Presidente, frente a todo este personal, el Gobierno del señor Duhalde cuida expresamente de dejar constancia de que lo arroja a la calle sin ninguna garantía, desde el punto de vista de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. No acepta tomar ninguna obligación para con esta gente. Cuando se expropió el ferrocarril de Lebu a Los Sauces, cuando se hizo la operación con el Transandino, se cuidó expresamente de lo contrario. Expresamente se cuidó de dejar garantida la situación de esta gente, muchos de los cuales tienen una profesión, una vida entera, entregada a estos trabajos, por lo que no pueden ser despedidos con los quince días de desahucio. ¡A este Gobierno le había de tocar el triste privilegio de cuidar exactamente de lo contrario!

Señor Presidente, yo quiero protestar de todas estas cosas: del negocio, de la cuantía que se paga, de la oportunidad con que se procede, de la forma en que se elude la ley, de que se dañe a la provincia de una manera tan cruel y tan torpe, de que no se tenga ninguna consideración humana para estos 500 servidores de la Empresa, haciendo con ellos un acto de desigualdad y de

injusticia, dándoles, precisamente, un trato distinto, expresamente distinto, de que se ha dado a todo el personal de otros ferrocarriles en situaciones exactamente similares. De todo esto protesto.

Quiero pedir a la Honorable Cámara que actúemos unidos para reiterar al Gobierno la necesidad de que suspenda, de inmediato, la tramitación de este negocio. No puede seguir adelante el Supremo Gobierno con este negocio, sin traerlo a la Honorable Cámara, sin plantear la discusión clara de sus puntos de vista, sin dar sus argumentos. Y esto debe hacerlo aquí, donde el planteamiento es eficaz. No queremos que, mientras afuera se firman escrituras y se hacen negocios, aquí se nos den palabras. Queremos que se traiga a la Honorable Cámara la discusión del problema de una manera útil, es decir, para que la decisión quede sometida a la ratificación o a la negativa del Congreso, pero no para que se nos venga a repetir o a cambiar hechos consumados afuera, por palabras inútiles y ociosas dichas aquí adentro.

El señor GODOY.— ¿Me permite, Honorable Diputado, una interrupción?

El señor TOMIC.— Con todo agrado.

El señor GODOY.— Nosotros, señor Presidente, que compartimos totalmente la gravedad de las denuncias que la Honorable Cámara ha oído desde la semana pasada, vale decir, desde el momento en que se dictó el decreto, cuya publicación permitió conocer el negocio de que se trata, queremos, en este minuto que nos ha concedido nuestro Honorable colega, poner el acento en la gravedad que importa aquella disposición taxativa del decreto que libera a la Empresa de toda obligación extraordinaria, por el capítulo de indemnización para su personal, que asciende a cerca de 600 individuos, entre obreros y empleados de toda esa red del Ferrocarril Salitrero de Tarapacá.

Ha dado, señor Presidente, nuestro Honorable colega señor Tomic, el antecedente de cómo, cuando el Fisco ha entrado en posesión de otros servicios ferroviarios particulares, con interés evidente, ha resguardado los derechos de los obreros, en cuanto se refiere especialmente a su antigüedad.

Esta gente se va a la calle con seis días de indemnización, o sea, con el desahucio que establecen las leyes ordinarias del trabajo. Saben ellos que ni la Empresa propietaria del Ferrocarril ni la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, en el momento que tome posesión de estos bienes, los indemnizará. No se les va a crear, en resguardo de los derechos adquiridos, ninguna situación especial.

De tal manera, Honorables colegas, que el movimiento de protesta que ayer culminó en una huelga, en una suspensión o, más bien dicho, en una paralización completa de las actividades de este ferrocarril, es de una justicia que nadie podría discutir.

No obstante, nos dicen los diarios que el Gobierno, a través de los Servicios del Trabajo, notificó a los obreros que la huelga era ilegal, ya que en virtud de la Ley de Seguridad Interior del Estado, no podían aquéllos organizar un movimiento de resistencia de esta índole, por tratarse de un servicio público.

El Gobierno, que no respetó la ley, que visiblemente desestimó la intervención que correspon-

día al Congreso para concluir esta operación, para oír su consejo, cuando se trata de los obreros toma la ley, como una tranca en la mano, y la deja caer sobre la cabeza de los obreros.

Esperamos que se dé una satisfacción, pero que no solamente sean palabras, como ha dicho muy bien el Honorable señor Tomic, porque los obreros y empleados, afectados por esta disposición, no es con palabras como van a resolver el grave problema que se les ha creado.

Nosotros acompañamos a esta gente en su protesta, en la razón que les asiste, y creemos que el país, que la opinión pública, sobre todo la provincia de Tarapacá, tan afectada por una medida de esta índole, está al lado de dichos obreros y empleados. Y consideramos que el Gobierno no los llevará a situaciones desesperadas, porque ello querría decir que el Gobierno aprecia el valor de las instalaciones, rieles y locomotoras, etc., pero no así el material humano, que se ha estado desgastando a través de largos años. Y como esos trabajadores no tienen valor para la Empresa ni para el Gobierno, quedarán condenados a ser escombros inútiles que irán incrementando los tremendos cementerios del norte de nuestro país.

Creo que tenemos razón cuando protestamos de un procedimiento tan monstruoso como éste, que no tiene precedentes, ya que un Gobierno con sensibilidad lo habría resuelto de una manera totalmente distinta, resguardando los derechos legítimamente adquiridos por los trabajadores.

Considero que la Honorable Cámara merece a este respecto, no únicamente una satisfacción, sino la seguridad de que se va a corregir la anomalía, no sólo en lo que se refiere a los obreros sino, como bien se ha dicho, para dejar sin efecto una operación a todas luces ilegal, sugestivamente inoportuna en vísperas de elecciones, hecha por un Gobierno transitorio, de paso, que no quiere convencerse de que no es repaldado por la opinión pública porque representa también una situación de hecho...

(Palabras suprimidas de la versión en conformidad al artículo 12 del Reglamento).

EL SEÑOR PRESIDENTE AGITA LA CAMPANILLA.

El señor COLOMA (Presidente).— Honorable señor Godoy, ruego a Su Señoría retirar esas expresiones.

El señor GODOY.— Honorable señor Presidente, la explicación que el país conoció de la constitución de este Gobierno, que es el más flamante y más extraño que la República haya tenido a través de más de un siglo de vida republicana, es que su formación se debió a los hechos a que me he referido.

El señor COLOMA (Presidente).— Es distinta la explicación que da Su Señoría ahora de las palabras que la Mesa le ha rogado retirar.

El señor GODOY.— Es lo mismo. Dejo al criterio de la Mesa el darle a mis palabras la forma que le parezca. Este es un hecho sobre el cual hay opinión formada.

El señor COLOMA (Presidente).— Quedan entonces retiradas las palabras que Su Señoría ha pronunciado.

Puede continuar Su Señoría.

El señor GODOY.— Por consiguiente, para terminar, agradeciendo al Honorable señor Tomic la interrupción que me concedió, nosotros dejamos constancia de nuestra protesta por la política de hechos consumados que el Gobierno actual, más que ningún otro, ha estado creando al país y particularmente por la falta de consideración y de

respeto al Parlamento, que es en este instante quien representa la soberanía quien por su facultad fiscalizadora, debe conocer de esta materia y hacer prevalecer, en defensa legítima de los intereses del país, el punto de vista que surja de la discusión consiguiente a la denuncia tan grave como la que se ha hecho.

El señor TOMIC.— Yo he terminado, señor Presidente.

El señor COLOMA (Presidente).— Ofrezco la palabra.

El señor CARDENAS.— Pido la palabra, señor Presidente.

El señor COLOMA (Presidente).— Puede usar de la palabra Su Señoría.

El señor CARDENAS.— Honorable señor Presidente, he alcanzado a oír al Honorable señor Tomic cuando analizaba una de las cláusulas de este contrato que aquí se está criticando.

Pues bien, consecuente con mi personal norma de conducta en esta Honorable Cámara, de defender lo que considero legítimos derechos de obreros y empleados, en ese aspecto y sin pronunciarme sobre las demás cláusulas del contrato sobre las cuales tendrán que darse las explicaciones necesarias, yo tampoco acepto que el Gobierno, con el cual estoy colaborando y seguiré colaborando, no busque los medios para rectificar esta injusticia, que también considero falta de sensibilidad social, de negar a los empleados y obreros de la anterior firma su derecho a las indemnizaciones que les correspondan por los años de servicios.

Cuando el Bancó Alemán cerró sus puertas garantizando a sus accionistas todos sus intereses, yo lo atacé, porque había desconocido a sus empleados el derecho a las indemnizaciones del caso.

Igualmente, en el contrato de compra de la Compañía de Tranvías se especificó que quedaban resguardados todos los derechos de los obreros y empleados de esa Empresa.

Por estas consideraciones, creo que en este caso tienen derecho los obreros y empleados a ir a la huelga para hacer que se respeten sus garantías.

En el contrato de que ahora se trata se han debido asegurar antes que cualquier otra situación, las indemnizaciones por años de servicios.

El hecho de estar cooperando con este Gobierno no me impide sumarme a los que defienden los intereses de los obreros y empleados. Considero que debemos ser consecuentes. Por eso, yo no podría quedarme mudo, silencioso, cuando en alguna cláusula del aludido contrato pudo haberse hecho la expresada reserva de derechos y no se hizo.

Nada más, señor Presidente.

El señor COLOMA (Presidente).— Ofrezco la palabra.

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Pido la palabra, señor Presidente.

El señor COLOMA (Presidente).— Tiene la palabra Su Señoría.

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Señor Presidente, he oído con absoluta tranquilidad lo que aquí se ha dicho, y celebro el fuego que han puesto los señores Diputados para demostrar sus convicciones; pero el Gobierno tiene la obligación, también, de defender sus puntos de vista, y a eso he venido a esta Honorable Cámara, para exponerlos. Quisiera hacerlo en la forma tan

fogosa como lo ha hecho el Honorable señor Tomic; pero debo suministrar datos y antecedentes que me obligan a dar lectura al discurso que ha preparado, para aclarar una situación que hasta ahora parece nebulosa.

Espero que esa situación se despeje al final, que vuelva a la calma a los espíritus, y que se comprenda que este negocio no es tan malo como se ha pintado en esta Sala.

Señor Presidente:

En sesión de fecha 23 del presente, esta Honorable Cámara tuvo a bien acordar esta sesión especial, para tratar sobre la expropiación del Ferrocarril Salitrero de Tarapacá, y al mismo tiempo, resolvió dirigir oficio al Ministerio a mi cargo, a fin de que se ordenara la suspensión inmediata de la tramitación del Decreto número 1.605, publicado en el "Diario Oficial" del 20 de julio en curso; por el cual se autoriza a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para tomar posesión material del referido Ferrocarril.

Me es muy grato poder explicar a esta Honorable Cámara, las razones que se han tenido en cuenta para hacer efectiva la expropiación de aquel Ferrocarril, ordenada durante el Gobierno del Excelentísimo señor Aguirre Cerda, según Decreto número 1.868, de 28 de agosto de 1941.

Es de todos conocida la situación anormal en que actualmente funcionan los servicios ferroviarios de la Provincia de Tarapacá.

Los Ferrocarriles Salitreros, que funcionan con arreglo a diversas concesiones otorgadas, algunas de ellas por el Gobierno del Perú, y otras por el Gobierno de Chile, y el Ferrocarril fiscal de Iquique a Pintados, que empezó a explotarse en 1928, constituyen un doble servicio de movilización ferroviaria, que si pudo tener justificación en épocas en que las salitreras de esa provincia producían una fuerte producción de salitre, posteriormente significan una competencia perjudicial para ambas entidades.

En 1928, el embarque por el puerto de Iquique excedía de 900.000 toneladas al año.

Después de las crisis de los años 1930 a 1933, la producción de salitre en el país se ha concentrado en las plantas que pueden elaborar a costo más bajo, y, en el último tiempo, el grueso de la producción proviene de las plantas mecanizadas, que se encuentran en mejores condiciones para afrontar la competencia mundial del nitrógeno sintético. Toda esta producción se ha embarcado por el puerto de Tocopilla, dejando sólo unas 400.000 toneladas para el puerto de Iquique. La movilización de este tonelaje reducido no justifica la existencia de dos vías férreas con gastos generales subidos, lo que ha determinado en los últimos años pérdidas de consideración, tanto para el ferrocarril fiscal de Iquique a Pintados, como para The Nitrate Railways Company Limitada.

Existe una doble administración, doble personal para mantener las vías y para mejorar las estaciones, doble maestranza, y, en general, una duplicación de todos los servicios, para atender a la movilización de un tonelaje de carga que cualquiera de los dos ferrocarriles, considerado aisladamente, estaría en condiciones de satisfacer.

La expropiación de los Ferrocarriles Salitreros ha sido un asunto que ha motivado estudios, ar-

gumentaciones contradictorias, y, en definitiva, el Gobierno ha debido adoptar resoluciones concretas, porque su misión es realizar, aunque pueda haber críticas, que, en definitiva, deban verse supeditadas por las consecuencias favorables de los hechos.

Mi honorable antecesor en el cargo, el señor Ministro Bascuñán, a quien le correspondió conocer y propugnar la adquisición de los citados Ferrocarriles Salitreros, hizo en la prensa de Santiago una detallada, clara y justificada exposición acerca de los antecedentes de esta operación, de la cual creo conveniente reproducir algunos párrafos, para precisar conceptos que son fundamentales para apreciar el problema de la expropiación decretada en 1941.

"Estos ferrocarriles comprendían en un principio las concesiones de Iquique a La Noria, de Pisagua a Negreiros, de Negreiros a La Noria y de San Pablo a Buenaventura y Laguna. De ellas, la primera, esto es, la de Iquique a La Noria, expiró en 1936, y, por consecuencia es el Fisco de Chile dueño absoluto de ese tramo, con todo su equipo, material de explotación y demás bienes afectos.

"Las segunda y tercera concesiones tienen aún plazo pendiente, y la última, de San Pablo a Buenaventura y Laguna, es sin plazo determinado.

"El Gobierno de 1941 consideró el problema general del sistema ferroviario en Tarapacá desde el punto de vista de las necesidades de la provincia, de la utilidad de eliminar la competencia al Ferrocarril Fiscal de Iquique a Pintados y de la urgencia de aprovechar, con la adquisición de la empresa extranjera, los materiales que no utilizaría el ferrocarril fiscal, y que servirían para dotar otras vías nacionales.

"El decreto de agosto de 1941 fijó una situación jurídica indiscutible, y sólo para los efectos del pago de la indemnización competente, que el Gobierno resolvió fuera en obligaciones a largo plazo, sometió a la consideración del Congreso Nacional, en la misma fecha del decreto, un proyecto de ley para que se autorizara la emisión de bonos del Estado de un interés y amortización no superiores al cuatro y dos por ciento, respectivamente."

En la exposición, el Ministro señor Bascuñán se hizo cargo de varios puntos sujetos a crítica, y sobre ellos también debo transcribir la opinión oficial del Ministro de 1943, que hace suya el Ministro que habla.

Se ha afirmado que la operación es improcedente, porque se trata de adquirir una cosa que es del Estado.

El señor Bascuñán expresaba:

"Ya he dejado establecido que el sistema ferroviario de The Nitrate Railways Company Limitada, comprendía cuatro concesiones: Una ya caducada, dos con plazos pendientes, y la última con plazo indeterminado.

La primera, la de Iquique a La Noria, que expiró, comprende por tanto vías, equipo y demás materiales, que han pasado a ser de propiedad fiscal, para cuyo efecto el Consejo de Defensa Fiscal inició las acciones judiciales conducentes en vista de la negativa de la Compañía para reconocer esta situación, para el Gobierno, indiscutible.

"La segunda y tercera concesión, también emanadas como la anterior, de resoluciones del Gobierno peruano, tienen plazo pendiente hasta 1957, debiendo en esa época pasar al Fisco de Chile, sin cargo alguno.

"La cuarta concesión, la de San Pablo a Buenaventura y Laguna, de origen chileno, no tiene plazo.

"En consecuencia, para la negociación en estudio, no pueden considerarse con valor indemnizatorio en favor de la Compañía, los diversos bienes afectados a la concesión caducada, que son fiscales; con respecto a los bienes de las dos concesiones de plazo pendiente, el valor de ellos debe repartirse o amortizarse en favor del Fisco de Chile, en relación con el plazo transcurrido, que origina el derecho fiscal sobre esos bienes, y que aumenta, a medida que se reduce el tiempo de utilización de la concesión por la Compañía, y en cuanto a la concesión de plazo indeterminado, todos los bienes de ella son de exclusivo dominio particular, sin que haya motivo legal para castigar su derecho en razón del uso.

"Está, pues, claro, que, para estudiar y resolver sobre esta negociación, se han considerado todas las situaciones referentes a cada concesión, y estas premisas fueron también las básicas para la evaluación de la indemnización que hizo la comisión designada en el decreto de expropiación formada por profesionales cuya personalidad y solvencia son por demás conocidas".

Fuera de la crítica anterior, que no se aviene con la realidad jurídica, se hizo en 1943 la de que el precio por pagar, que en aquella época era de cien millones de pesos, era exagerada.

Ahora, se hace igual observación con respecto al precio consignado en el decreto de toma de posesión del citado Ferrocarril, que se ha fijado en setenta y nueve millones trescientos ochenta y tres mil ochocientos setenta y siete pesos.

Desde luego no se trata de los cien millones en dinero, ni tampoco de los setenta y nueve millones trescientos y tantos mil pesos en dinero, sino de esta última cantidad pagadera en documentos negociables del cuatro por ciento de interés y dos por ciento de amortización. Esta última cantidad corresponde nominalmente a los valores que, como indemnización, fijó la Comisión evaluadora nombrada por el Gobierno del Excelentísimo señor Aguirre Cerda, e integrada por personas de reconocida honorabilidad, experiencia y buen criterio, cuyos actos han merecido siempre consideración y respeto, los Ingenieros señores Juan Lagarrigue y Héctor Marchant, y el Abogado señor Pedro Lira Urquieta.

El señor ROGERS.—¿Me permite una interrupción, señor Ministro?

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).—Si no es muy larga...

El señor COLOMA (Presidente).—Con la venia del señor Ministro, puede usar de la palabra el Honorable señor Rogers.

El señor ROGERS.—Rogaría al señor Ministro explicara a la Honorable Cámara si en su concepto, este avalúo puede considerarse como un precio de guerra, dado que se hizo el año 41.

Yo rogaría al señor Ministro contestarme si cree que este avalúo contiene o no el precio de los tiempos de guerra.

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).—Puedo asegurar al Honorable Diputado que no hay antecedente alguno para considerar que haya cambiado la situación. Y aún más: estoy en condiciones de informarle que la Empresa no tiene actualmente posibilidades de conseguir todavía el material que hace dos años encargó a Estados Unidos y se nos ha notificado que no tenemos esperanzas de obtener ese material hasta en dos años más, por lo menos.

El señor ROGERS.—En consecuencia, aquel precio se justificaría...

El señor TOMIC.—No desearía interrumpir al señor Ministro; pero hay una cosa seria y desearía hacerle dos alcances muy breves, si me lo permite.

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).—¿Podría dejarlos para cuando termine mis observaciones? Es muy escaso el tiempo de que dispongo.

El señor ROSSETTI.—No, señor Presidente, porque va a resultar muy largo el debate en esta sesión y no hay tiempo.

El señor LEIGHTON.—¿Es que se prorroga la hora!

El señor COLOMA (Presidente).—El señor Ministro no desea ser interrumpido.

Ruego a los Honorables Diputados se sirvan guardar silencio.

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).—Esta Comisión practicó un estudio detallado de todos los bienes de la Empresa. Separó para el avalúo de ella los bienes correspondientes a diversas concesiones según las cuales se rige el mencionado Ferrocarril, y llegó a la conclusión, que en detalle voy a exponer más adelante, que el valor de los bienes y usufructos que deberían ser transferidos al Estado llegaban a la suma de 79.383,877 pesos.

Por informe adicional, de fecha 22 de octubre de 1942, la misma Comisión aclaró, contestando a una consulta del Ministerio de Obras Públicas y Vías de Comunicación, que el avalúo antes señalado, corresponde al valor en moneda corriente en efectivo, que la Compañía debería recibir como justa compensación de los bienes y derechos expropiados.

El informe mencionado de la Comisión de Hombrés Buenos señala el origen de las diversas concesiones, y según estos orígenes, separa el sistema ferroviario en cuatro secciones:

a) **Ferrocarril de Iquique a La Noria.** Esta sección es ya de propiedad absoluta del Estado y el Ferrocarril Salitrero lo utiliza para el tránsito del material rodante de las otras secciones, según la servidumbre de que goza de acuerdo con el convenio aprobado por el decreto del Ministerio de Fomento, número 2,507, de 15 de diciembre de 1939. Siendo este ferrocarril ya de propiedad completa del Estado, no se consulta en el avalúo de la Empresa ninguna suma por esta sección.

b) La segunda sección corresponde al ferrocarril entre Pisagua y Negreiros, y su situación jurídica no ha sido sujeta a discusión. Tanto la Empresa como el Gobierno han estado de acuerdo en estimar que esta sección debe pasar al Fisco, sin cargo alguno para él, en mayo de 1957. Sobre esta sección, The Nitrate Railways Company Limited, sólo tiene, en consecuencia, el derecho de

usufructo, y la Comisión de Hombres Buenos así lo consideró al tasar la indemnización que tenía derecho a percibir la Empresa por la entrega anticipada de esta sección.

c) La tercera sección comprende el ferrocarril de Negreiros a La Noria. Ha habido discusiones respecto al plazo de esta concesión, y la Empresa ha sostenido que debería quedar en su poder hasta el año 1974. Por diversas consideraciones de orden jurídico, la Comisión de Hombres Buenos acepta en su informe la tesis de que esta sección es un anexo de la sección segunda y que, en consecuencia, constituye también para la Empresa un usufructo del cual tiene derecho a gozar hasta el año 1957.

d) La cuarta sección es el ferrocarril de San Pablo a Buenaventura y Lagunas, y su concesión fué otorgada por el Gobierno de Chile por Decreto Supremo de 6 de mayo de 1890. Dicho decreto no señala plazo de duración, y el Fisco se reservó, en la misma escritura de concesión, el derecho de adquirir el ferrocarril y sus anexos por el precio en que fueren tasados judicialmente. En consecuencia, la Comisión de Hombres Buenos ha debido avaluar todos los bienes de esta sección como de propiedad exclusiva de la Empresa del Ferrocarril, al fijar el valor que le corresponde dentro de la expropiación.

La tasación de los Hombres Buenos asignó a todo el ferrocarril un avalúo de 177.496.980 pesos. De esta cantidad corresponde la suma de 58 millones 386.799 pesos a la cuarta sección, o sea, el ferrocarril de San Pablo a Buenaventura y Lagunas que es de propiedad exclusiva de la Empresa del Ferrocarril Salitrero.

Por el usufructo de las secciones segunda y tercera, la Comisión estima que la Empresa del Ferrocarril Salitrero tiene derecho a percibir 19 millones 440.531 pesos.

La suma de ambas cantidades llega a 77 millones 827.330 pesos a lo cual se agrega un dos por ciento por comisiones y apreciaciones, o sea, 1.556.547 pesos, y llega así a un total de 79 millones 383.877 pesos.

Se ha dicho que el Gobierno está comprando bienes que le pertenecen. El análisis de la cifra anteriormente mencionada demuestra que esto no es así y que del valor total de la expropiación, estimado globalmente en 79.000.000 de pesos, sólo 19 millones 400.000 pesos corresponden al avalúo de los derechos que la Empresa tiene para el usufructo de las secciones segunda y tercera.

No debe olvidarse que el pago de la adquisición no se hace en dinero efectivo, sino que en documentos de crédito, debentures del cuatro por ciento de interés y de uno por ciento de amortización acumulativa.

Para apreciar el valor comercial de los debentures que se entregan en pago, hay que considerar que los bonos del Estado del siete por ciento de interés se cotizan en la Bolsa a 86 por ciento, y que análogos bonos de la Caja de Crédito Hipotecario tienen un valor de 75 por ciento, por lo cual no resulta aventurado asegurar que los debentures que se entregan en pago valen menos de 70 por ciento. Aceptando, sin embargo, que valgan comercialmente 70 por ciento, la compañía inglesa recibiría un valor real inferior a 56 millones de pesos, que no alcanzan ni siquiera a cubrir el avalúo de los bienes de la cuarta sección que, como ha quedado dicho, está tasada en 58

millones 386.000 pesos, y cuya concesión es de carácter permanente.

El señor LOYOLA.— ¿Me permite una interrupción, señor Ministro?

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— No hay tiempo, señor Presidente.

El señor COLOMA (Presidente).— El señor Ministro ha manifestado que no desea ser interrumpido.

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Se ha hecho caudal en más de alguna oportunidad de la circunstancia de que la tasación que aparece efectuada en marzo de 1942 por la Corporación de Fomento, da para la adquisición en estudio, un valor muy inferior al consignado por la Comisión de Hombres Buenos.

Tengo en mi poder el informe N.º 1.332, de ayer, del Director General de los Ferrocarriles del Estado, en que explica esa valorización considerando que aquel ferrocarril sería adquirido por la Corporación de Fomento y a los Ferrocarriles del Estado sólo se le traspasarían los materiales, elementos y equipo que a éstos interesaban.

“Como la Empresa de los Ferrocarriles— dice el Director— iba a cancelar con debentures el valor de los elementos y equipo por que ella se interesaba, lógico es de suponer que el ofrecimiento de precios que hizo por estos elementos, fué el más bajo posible, no llegando estos valores, en algunos casos, ni siquiera a igualarse al precio que tenía en ese tiempo el fierro viejo.

“Así, en dicho avalúo, figuran 787 carros con una tara media de 15.200 kilos cada uno, avaluados a \$ 1.40 el kilo, lo que arrojaba un total para ellos, de \$ 16.800.000. El resto de los carros, que eran 381, con tara media de 10 toneladas, con los cuales se quedaba el Fisco, fueron tasados a \$ 0.40 el kilo”.

Lo anterior es una parte de la explicación detallada sobre esa valorización que ha servido de argumento para combatir la operación y el siguiente comentario de la referida nota de la Empresa da mayor luz sobre el particular:

“La reducida valorización que hizo la Empresa en aquella época por este material se explica claramente ya que el Supremo Gobierno iba a continuar explotando el Ferrocarril Salitrero por intermedio del Ministerio correspondiente, y por ser la Empresa de los Ferrocarriles una entidad semifiscal, no tenía ningún interés en hacer un negocio con ella (la Corporación de Fomento), y sólo se interesaba en que todo este material viniera a prestar servicios a las otras redes fiscales del país donde se necesitaba con urgencia”.

Con respecto a las afirmaciones de que los bienes de la Empresa inglesa hubieran podido ser adquiridos por un precio menor, como lo expresó el Honorable señor Tomic, es efectivo que hace más o menos un año, el Gobierno de S. E. don Juan Antonio Ríos ofreció por el Ferrocarril y por la Empresa de Agua Potable (Tarapacá Water Works), la suma de 70 millones de pesos en bonos. Pero también es cierto que esta proposición del Gobierno de Chile fué rechazada por la Compañía. En efecto, la referida Empresa dió respuesta a dicha oferta en carta de 10 de abril de 1945, como sigue:

Como el tiempo avanza, dejo a disposición de la Honorable Cámara estos antecedentes.

El señor CARDENAS.— Que se inserten.

El señor COLOMA (Presidente).— Solicito el asentimiento de la Sala para insertar en la versión oficial de la sesión, los documentos a que ha aludido el señor Ministro.

El señor ATIENZA.— No hay inconveniente.

El señor COLOMA (Presidente).— Acordado.

—Los documentos a que se refiere el acuerdo anterior, son los siguientes:

“Señor don Gustavo Lira, Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación.— Presente.

Señor Ministro:

Tengo el agrado de acusar recibo de su carta de fecha 5 del presente, en la que se sirve manifestarme “que el Gobierno de Chile estaría dispuesto a pagar hasta la cantidad de \$ 70.000.000 en bonos de 4 o/o de interés y 2 o/o de amortización” por todos los bienes y derechos de The Nitrate Railways Co. Ltda. y de The Tarapacá Water Works Co. Ltda.

Es esta la segunda vez que el Supremo Gobierno se sirve hacernos una propuesta semejante. La primera, la recibimos de parte del Ministro de Obras Públicas, señor Bascuñán y de la Corporación de Fomento de la Producción, y de ella dan testimonio la nota N.º 73, de 15 de febrero de 1943, remitida por ese Ministerio a la mencionada Corporación y la carta N.º 2.022, de 16 de febrero del mismo año, que dirigió a esta Empresa el Gerente General de la Corporación, señor Emiliano Bustos.

En esta oportunidad la oferta del Gobierno alcanzó a la suma de 100.000.000 de pesos en bonos del tipo que Ud. insinúa.

Después de consultar a nuestro Directorio en Londres y de vencer justificadas dificultades, tuve el agrado de expresar por nota de 23 de febrero de 1943, al señor Gerente General de la Corporación, que aceptábamos su oferta.

En esa misma ocasión The Tarapacá Water Works Co. Ltda., entidad absolutamente independiente de la anterior, recibió del Ministro señor Bascuñán la oferta de adquirir esa Empresa por \$ 10.000.000 adicionales en bonos del mismo tipo que los anteriores.

También, y en el ánimo de facilitar los propósitos del Gobierno, tuve la suerte de poder dar nuestra conformidad a esa oferta.

Tanto en el caso de The Nitrate Railways Co. Ltda., como en el de The Tarapacá Water Works Co. Ltda., una Comisión de Hombres Buenos, nombrada por el Gobierno, dentro de un proceso de expropiación forzosa, había avaluado la primera en 79.383.877 moneda corriente, y la última en \$ 11.857.950 moneda corriente.

Una y otra suma, apreciadas comparativamente con el valor comercial de Bonos del Estado de 4 o/o de interés con 2 o/o de amortización, es más o menos un 50 o/o más alta que las ofertas del Gobierno a que antes me he referido. Permítame U.S. subrayar respetuosamente el hecho de que en el oficio Ministerial de 15 de febrero de 1943, se deja constancia de que, la tasación hecha por los peritos ingenieros señores Juan Lagarrigue y Héctor Marchant B., y abogado del Consejo de Defensa Fiscal, señor Pedro Lira, “se conforma con la justicia”. De todo lo ante-

rior dejó constancia el Ministro señor Bascuñán en publicaciones que sobre esta materia hizo en “El Mercurio” y otros diarios de Santiago, con fecha 14 de marzo de 1943.

Con los antecedentes que preceden, el señor Ministro comprenderá que no estoy en situación de dar una contestación a su última oferta.

Sin embargo, simple mandatario como soy, de Sociedades Anónimas Extranjeras con sede en Londres, me haré un deber de transmitir a ambas el contenido de la comunicación que contesto, y les proporcionaré, además, personalmente todos los detalles del caso, aprovechando un viaje que debo hacer a esa ciudad por llamado de mis mandantes para que explique la situación producida, después del Decreto Supremo de expropiación de The Nitrate Railways Co. Ltda., N.º 1.868, de 20 de agosto de 1941, dictado con la firma de todos los señores Ministros de Estado, por el ex Presidente Excelentísimo señor Aguirre Cerda, y del informe de los Hombres Buenos a que ya he tenido oportunidad de referirme.

Saluda atentamente al señor Ministro, The Nitrate Railways Company Ltda., The Tarapacá Water Works Co. Ltda.— (Fdo.): J. C. Jenkins, Gerente General”.

10 de abril de 1945.

“Excelentísimo señor Vicepresidente de la República.— Santiago, Chile.

John Charles Jenkins, Gerente General de The Nitrate Railways Company Ltd. (Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá), a V. E. respectivamente expone:

Que el Directorio de The Nitrate Railways Co. Ltda., me ha conferido plenos poderes para acudir y solicitar de V. E. la discusión y resolución del asunto con respecto a compensación por las propiedades de esta Empresa que fué expropiada de acuerdo con el Decreto N.º 1.868, de agosto de 1941.

Este Decreto nombró una Comisión de Hombres Buenos para que avaluara las propiedades ubicadas en las diversas concesiones que pertenecen a la Compañía, y después de inspeccionar prolijamente el Ferrocarril, la Comisión redactó un informe con fecha de octubre de 1942.

Este informe, en el que se eliminó el Camino de la primera concesión que ya había pasado a ser propiedad del Estado, avaluó el total de las propiedades restantes en la suma de \$ 177.496.980 m/c.

De este total de \$ 177.496.980.00, la comisión estimó que \$ 79.383.877.— era el valor de la expropiación que debe pagarse al Ferrocarril Salitrero, y que la diferencia pertenecía al Fisco.

En carta dirigida al señor Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación, con fecha 30 de noviembre de 1942, el suscrito contestó el informe de la Comisión del Gobierno exponiendo divergencia en varios de los avalúos asignados, y resumiendo que en el concepto de la Empresa el avalúo residual de los bienes en las concesiones 1.a, 2.a, 3.a y 4.a, era de \$ 237.800.105.— m/c., y que el valor mínimo que debía pagarse a la Compañía por sus bienes comprendidos en esas cuatro concesiones, era de \$ 106.360.833.— m/c.

Con fecha 16 de febrero de 1943, esta Empresa recibió una comunicación de la Corporación de Fomento de la Producción en que le ofrecían adquirir los bienes tasados por la Comisión en la cantidad de \$ 100.000.000.— m/c., en bonos garanti-

zados por el Estado del tipo de 4% de interés y 2% de amortización.

Consultado el Directorio en Londres, esta oferta fué aceptada, y así consignada en carta que dirige a la Corporación con fecha 23 de febrero de 1943.

Después de lapso de dos años, con fecha 5 de abril de 1945, recibí una comunicación de parte del señor Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación, en la que ofrecía pagar hasta la cantidad de \$ 70.000.000.— m/c., en bonos de 4% y 2% de interés y amortización, respectivamente, por todos los bienes de The Nitrate Railways, e incluyendo en esa suma también, todos los bienes de la Tarapacá Water Works Co. Ltd. (Empresa de Agua Potable de Iquique).

En conocimiento de todos los detalles anteriores, y perplejos ante este nuevo acontecimiento, el Directorio me llamó a Londres para que les explicara la situación y, con anterioridad a mi partida, comuniqué este hecho al señor Ministro en carta de 10 de abril de 1945.

Sin necesidad de recapitular en detalle las diversas fases de este asunto, me permito agregar algunas observaciones hechas por el Directorio de The Nitrate Railways Co. Ltd.

En primer término debo expresar a V. E. que el deseo del Directorio es que este negocio se finiquite en un espíritu de equidad y justicia mutua.

En vista de la tasación hecha por la Comisión nombrada por el Supremo Gobierno, aunque la cifra allí señalada distaba mucho del avalúo estimado por la Compañía, y considerando la oferta ya aceptada, de la Corporación de Fomento, el Directorio estima fuera de lugar la comunicación de 5 de abril de 1945 del señor Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación.

Es un hecho que la Empresa ha invertido casi un millón de libras esterlinas en los últimos 20 años en la adquisición de nuevas locomotoras, vagones y materiales imprescindibles para el buen servicio del Ferrocarril y si se considera que sólo para reemplazar los durmientes de la vía a los precios que rigen hoy en día, costaría más de \$ 50.000.000 m/c., estoy seguro que V. E. apreciará que la última oferta no guarda relación alguna con el verdadero valor de la propiedad.

Tomando en consideración estas bases fundamentales, el Directorio estima que una justa compensación que deben recibir los propietarios de The Nitrate Railways Co. Ltd., por sus bienes en la 1.a, 2.a, 3.a y 4.a concesión avaluados por la Honorable Comisión nombrada por el Supremo Gobierno, deberá ser alrededor de la suma fijada por la Honorable Comisión, a saber \$ 79.383.877.— moneda corriente.

Finalmente, el Directorio de la Empresa me encarga expresar a V. E. que se siente convencido de que al término, la Empresa recibirá una compensación equitativa, la cual redundaría en beneficio tanto de la República de Chile, como de la Compañía, y con este fin quedo a la entera disposición de V. E. para discutir cualquier aspecto de este asunto.

Antes de terminar, cabe observar aquí que en varias ocasiones el Ministerio de Obras Públicas y Vías de Comunicación ha enlazado a The Tarapacá Water Works Co. Ltd., como subsidiaria de The Nitrate Railways Co. Ltd., y, por ser empresas absolutamente ajenas, que para nada depende una de la otra, habrá que tratar el asunto de la adquisición de la Compañía de Agua de Ta-

rapacá completamente por separado.

Respetuosamente tengo el honor de suscribirme de V. E.

(Fdo): J. C. Jenkins".

20 de marzo de 1946.

El señor TOMIC.— Podía prorrogarse la hora, señor Presidente.

El señor COLOMA (Presidente).— Solicito el asentimiento unánime de la Cámara para prorrogar la hora...

El señor OJEDA.— Tenemos una sesión después, señor Presidente.

El señor ATIENZA.— Hasta que termine sus observaciones el señor Ministro.

El señor COLOMA (Presidente).— ...hasta que el señor Ministro ponga término a sus observaciones.

Un señor DIPUTADO.— No, señor Presidente.

El señor COLOMA (Presidente).— No hay acuerdo.

Varios señores DIPUTADOS.— Con prórroga de la hora, señor Presidente.

El señor GARRIDO.— Debe permitirse al señor Ministro que termine sus observaciones.

El señor COLOMA (Presidente).— Solicito nuevamente el asentimiento de la Honorable Cámara para prorrogar la hora de la presente sesión hasta que el señor Ministro termine sus observaciones.

Un señor DIPUTADO.— No, señor Presidente, hasta la una y cuarto basta.

El señor COLOMA (Presidente).— No hay acuerdo.

Puede continuar el señor Ministro.

El señor TOVIARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Como se establece en estas comunicaciones, la Empresa del Ferrocarril Salitrero había dado su aceptación a una proposición en principios formulada durante el año 1943 por el Gobierno del Excmo. señor Juan Antonio Ríos, para pagar por los bienes y derechos del Ferrocarril la suma de 100 millones de pesos en bonos del 4% de interés, sin incluir entre dichos bienes el servicio de agua potable de Iquique. La operación que ahora se ha llevado a efecto representa, pues, una ventaja de más de 20 millones de pesos de economía en relación a lo que el propio Gobierno del Excmo. señor Ríos consideró como equitativo durante el año 1943.

Para apreciar las razones que tuvo el Gobierno durante el año 1943 para considerar justificado el pago de 100 millones de pesos en bonos de 4% como valor de los bienes y derechos expropiados, me permito leer a continuación el oficio N.º 73, de 15 de febrero de 1943, dirigido por mi antecesor en el Ministerio de Obras Públicas y Vías de Comunicación, señor Ricardo Bascuñán, al Gerente General de la Corporación de Fomento.

El señor TOMIC.— Señor Presidente, me permito solicitar de Su Señoría que solicite el acuerdo de la Honorable Cámara para que mañana sigamos tratando esta materia, porque, de lo contrario, no se va a esclarecer nada. Quisiera que todos los Honorables colegas compartan mi opinión en este sentido.

El señor ATIENZA.— Evidentemente.

El señor COLOMA (Presidente).— En la Hora de Incidentes de la sesión ordinaria puede formular Su Señoría esa petición.

La Mesa considera que también pueden pedir-la 29 señores Diputados.

El señor GARRIDO.— Por acuerdo unánime

también, señor Presidente, se podría acordar ahora esa sesión.

El señor CARDENAS.— ¿No podría insertarse en el Boletín el resto del discurso del señor Ministro?

El señor BERMAN.— O que quede sin efecto el negociado.

El señor COLOMA (Presidente).— 29 Honorables Diputados pueden pedir la sesión.

El señor GARRIDO.— También por acuerdo unánime, señor Presidente.

El señor TOMIC.— ¿Por qué no solicita el acuerdo de la Honorable Cámara?

El señor COLOMA (Presidente).— En la pre-

sente sesión no se puede solicitar ese acuerdo, Honorable Diputado.

El señor OJEDA.— Tiene que ser en la sesión ordinaria.

El señor COLOMA (Presidente).— 29 Honorables Diputados pueden solicitar la sesión o bien se puede pedir el acuerdo de la Corporación en la Hora de Incidentes de la sesión ordinaria.

Ha llegado la hora. Se levanta la sesión

—La sesión se levantó a las 13 horas.

ENRIQUE DARROUY P.,
Jefe de la Redacción.