

Sesión 28.a Ordinaria, en Miércoles 31 de Julio de 1946

(Sesión de 19.30 a 21 horas)

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES ATIENZA Y ACHARAN ARCE

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 Railways Co. Ltd."

II. — SUMARIO DE DOCUMENTOS

1.— Presentación suscrita por treinta y dos señores Diputados, en que piden se lleve a efecto la presente sesión para tratar acerca de la adquisición del Ferrocarril Salitrero de Tarapacá.

III. — ACTAS DE LAS SESIONES ANTERIORES

No se adoptó acuerdo al respecto.

IV. — DOCUMENTOS DE LA CUENTA

N.º 1.— PETICION DE SESION

"Santiago, 31 de julio de 1946.

Sr. PRESIDENTE:

En uso de la atribución que nos confiere el artículo 81 del Reglamento, solicitamos de V. E., se sirva citar a sesión para el día de hoy, 31 del presente, de 19.30 a 21 horas, a fin de continuar ocupándose de la adquisición del Ferrocarril Salitrero de Tarapacá.

(Fdos.): R. Tomic.— J. Rogers S.— G. Donoso.— Humberto Yáñez.— Pedro Cárdenas.— F. Morandé.— V. Coñuepán.— V. Santa Cruz.— Dr. R. Brañes.— Carlos Rosales.— J. Vargas Puebla.— J. E. Muñoz — B.

Araya.— Manuel Huerta.— F. Cisterna.— A. Escobar.— Ricardo Herrera L.— O. Baeza.— R. Juliet.— B. Leighton.— Angel Fainovich.— Alfredo Rosende.— I. Muñoz A.— C. Montané C.— L. Valenzuela.— Dr. C. Ferreira.— P. Opaso C.— A. Gardeweg.— Guillermo González Prats.— C. Souper.— Luis Valdés L.— L. Undurraga".

V. — TEXTO DEL DEBATE

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

El señor ATIENZA (Vicepresidente).— Corresponde entrar a ocuparse del objeto de la presente sesión: La expropiación del ferrocarril salitrero de Tarapacá.

Había quedado con la palabra sobre este asunto el señor Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación.

Puede continuar Su Señoría.

El señor TOVIARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Señor Presidente:

En la sesión de ayer, inicié mi exposición y alcancé a dar a conocer a la Honorable Cámara los antecedentes de que dispongo para explicar el origen de la negociación que en esta Honorable Corporación se ha objetado.

Llegué al anexo c). o sea, a la comunicación del Ministro señor Bascuñán al gerente de la Corporación de Fomento de la Producción, don Emiliano Bustos León, que dice así:

ANEXO "C"

"N.º 73.— Santiago, 15 de Febrero de 1943
"De acuerdo con la conversación sostenida hoy con Ud. en mi sala de despacho, en re-

lación con la adquisición del sistema ferroviario denominado comunmente Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá, cuya explotación hace actualmente la Sociedad Anónima inglesa "The Nitrate Railways Co. Ltd.", me es grato expresarle lo siguiente:

"1.0— El Gobierno tiene interés en llevar adelante esa operación a la brevedad posible, en atención a que hoy subsisten en forma más acentuada las razones que se tuvieron en vista al decretar la expropiación, razones que están en su conocimiento y que me parece, por tanto, ocioso repetir en esta oportunidad. La prosecución del procedimiento de expropiación dilataría la realización de ese propósito, en razón de que sería menester esperar que el Congreso diera la autorización legal necesaria para emitir los bonos con que debe pagarse a la Empresa expropiada la indemnización correspondiente. Por este motivo, el Gobierno desea que la Corporación de Fomento le preste su cooperación, adquiriendo las concesiones ferroviarias aludidas con todos los bienes afectos a ellas y pagando el valor que corresponda en bonos del tipo de 4 % de interés y del 2 % de amortización anuales. Estos bonos los emitiría la Corporación de acuerdo con la autorización que legalmente tiene para hacerlo y el servicio se efectuaría por el Estado, a través de la Caja Autónoma de Amortización de la Deuda Pública, para cuyo efecto se contraería por el Gobierno el compromiso de consultar las sumas necesarias en la Ley Anual de Presupuestos.

"2.0— Estudiada la tasación practicada por los peritos señores Juan Lagarrigue Cádiz, Héctor Marchant Blanlot y Pedro Lira Urquieta, en relación con las objeciones formuladas a dicha tasación por la Empresa expropiada, el Gobierno estima que el pago que podría hacerse a The Nitrate Railways Co. Ltda., podría ser de \$ 100.000,000, en bonos del 4 % de interés y del 2 % de mortización. La tasación practicada por los peritos mencionados arroja un total líquido de \$ 79.383,877, suma que correspondería, según los peritos, pagar a la Empresa expropiada en dinero como justo valor de la indemnización. La estimación de The Nitrate Railways Co. Ltda., excede de esa suma, pues pretende que el justo valor que debe pagársele es del orden de los \$ 160.000,000 en dinero.

"El Gobierno estima que la tasación de los señores Lagarrigue, Marchant y Lira, se conforma más con la justicia que la estimación hecha por la Empresa expropiada; y considerando un margen prudente de depreciación de los bonos del 4 % de interés, en que se propone efectuar el pago, cree discreto ofrecer la referida suma de \$ 100.000,000 en bonos de ese tipo. Esta cantidad, en bonos, podría re-

presentar la justa indemnización que procedería pagar.

"En consecuencia, el Gobierno agradecerá a Ud. se sirva, si lo tiene a bien, tratar con el representante autorizado de The Nitrate Railways Co. Ltd., la operación aludida sobre la base de dicha suma de \$ 100.000,000, en bonos de 4 % de interés y de 2 % de amortización. Si se logra la aceptación de la Empresa mencionada, la operación quedaría sujeta a los trámites que corresponden para darle término.

"3.0— Finalmente, me permito hacerle presente que sería condición de la operación el que The Nitrate Railways Co. Ltd., reconociera en toda su amplitud el derecho del Fisco sobre el material rodante y demás bienes afectos a la concesión de Iquique y La Noria, que debieron ser entregados al Estado junto con la línea al expirar el plazo de la concesión. Sobre esta materia se ventila una acción judicial que ha sido fallada en primera instancia en favor del Fisco.

"Saluda atentamente a Ud.

RICARDO BASCUÑAN, Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación.

"Al señor Emiliano Bustos León, Gerente General de la Corporación de Fomento.— Presente".

Más tarde, el mismo señor Bascuñán, hizo públicos los puntos de vista del Gobierno en la exposición aparecida en la prensa de Santiago el día 14 de marzo de 1943, a que ya me he referido.

Todos estos antecedentes demuestran que no ha habido disparidad por parte de los Gobiernos tanto del Excmo. Sr. Aguirre Cerda como del Excmo. Sr. Ríos, para apreciar la conveniencia y necesidad de llevar adelante la expropiación. Algunos Ministros han tenido la esperanza de obtener para el Estado una solución más ventajosa, pero ninguno ha discutido la conveniencia de la operación misma.

Por las razones que he expuesto a la Honorable Cámara, puedo afirmar categóricamente que la solución que ahora ha aceptado el Ferrocarril Salitrero es la más favorable para los intereses fiscales entre todas las que han tenido posibilidad de llevarse a término por acuerdo mutuo de las partes. Y el Estado no podría haber obligado a la Empresa a aceptar una solución en términos menos favorables que los acordados que, como ya hemos visto, significan una rebaja en el valor comercial de por lo menos 30 % respecto del avalúo de la Comisión de Hombres Buenos.

Se ha hecho, además, especial hincapié en el argumento de que la concesión 4.a, de plazo indefinido, estaría caducada como consecuencia del decreto de enero de 1939 que fijó el 1.0 de marzo de ese año para el término

no de las concesiones de terrenos fiscales o de bienes nacionales de uso público destinados a la explotación de vías férreas y sus anexos.

Debo decir que al estudiarse para resolver definitivamente sobre el problema, el Gobierno solicitó informe del Consejo de Defensa Fiscal sobre distintos puntos de él y, entre otros, se deseó conocer la apreciación general y especial que a ese Consejo merecía el informe de la Comisión de Hombres Buenos en cuanto al aspecto jurídico de él y a la estimación de las concesiones.

El Consejo de Defensa Fiscal, por la unanimidad de sus miembros en informe N.º 488, de 19 de agosto de 1944, dice textualmente:

"Sobre el primero de los puntos en consulta puede el Consejo informar a US. que, al fijar el monto de la indemnización que debería pagar el Fisco por la expropiación del llamado Ferrocarril Salitrero de Tarapacá, el informe de la Comisión de Hombres Buenos en referencia, se ha ajustado estrictamente a la condición jurídica de cada una de las cuatro concesiones que componen ese Ferrocarril, a saber: a) La de Iquique a La Noria; b) La de Pisagua a Negreiros; c) La de Negreiros a La Noria, y d) La de San Pablo a Buenaventura y Lagunas.

"En orden al avalúo de las concesiones de Pisagua a Negreiros, y de Negreiros a La Noria, la Comisión de Hombres Buenos se ciñó al criterio legal sustentado por el Supremo Gobierno y por este Consejo, tanto respecto a la duración de la segunda, cuanto a la condición de una y otra.

Para avaluarlas se partió, pues, de la base de que, en virtud de la cláusula de reversión que contienen, son de propiedad del Fisco y que la Empresa Concesionaria sólo tiene derecho a su uso y goce hasta el día en que expire el plazo de su duración, o sea, hasta el 18 de mayo de 1957. Con arreglo a este criterio jurídico no se fijó un precio que habría de pagar al propietario de las referidas concesiones, sino el valor del derecho de usufructo de ellas durante los años de vigencia que aún le quedan. Y en defecto de normas legales aplicables al caso, la Comisión de Hombres Buenos fijó tal valor ajustándose al procedimiento técnico y equitativo de dividir el valor total de las concesiones por el número de años fijados para su duración; y de atribuir al Fisco, en su calidad de propietario privado, el goce de un derecho a tantas partes como años de las concesiones ya han transcurrido y de dar, en cambio, a la Empresa concesionaria el derecho correspondiente al número de años que faltan para su terminación.

Y para terminar con la primera consulta puedo agregar a US. que la cuestión jurídi-

ca relacionada con el avalúo de las concesiones de Pisagua a Negreiros y de Negreiros a La Noria, no se presentó respecto de la de San Pablo a Buenaventura y Lagunas, toda vez que a esta concesión, de origen chileno, no se le fijó plazo de duración y no contiene cláusula alguna de reversión al Estado. Hubo, pues, que efectuar un cambio completo del valor de los diversos bienes que la componen y fijar para ella ese valor como precio de expropiación."

La situación jurídica de la cuarta concesión es, pues, clara y la valorización de ella por la Comisión tasadora está ajustada a derecho, por lo cual habría sido arbitrario excluirla en el pago de la correspondiente indemnización.

Declaró el Honorable señor Tomic que los señores Diputados no deberían ser engañados con la afirmación de que el material del ferrocarril salitrero se utilizaría para mejorar el servicio ferroviario en otras zonas del país, y sostuvo categóricamente que era imposible que esto ocurriera, basándose en que las locomotoras y el material rodante son de distinta trocha que las de cualquiera otra ferrocarril de nuestro territorio.

Deseo hacerme cargo de esta afirmación y demostrar que en esto hay un grave error.

Expresé al comenzar esta exposición que el servicio de movilización para la industria salitrera en la provincia de Tarapacá se hace actualmente por dos ferrocarriles y, dada la cantidad de salitre movilizada en el año, cualquiera de las dos líneas podría atender todo el transporte en condiciones eficientes y económicas.

Operada la fusión de los sistemas ferroviarios, será procedente para la Empresa de los Ferrocarriles del Estado iniciar el levante de una de las vías en los trozos donde las líneas de ambos ferrocarriles sirven los mismos puntos y oficinas salitreras, y también levantar aquellas líneas francamente improductivas y sin movimiento.

Dentro de estos puntos básicos, la Dirección General de la Empresa ha estudiado un anteproyecto de unificación, como consta del informe enviado al Ministerio por la Dirección General bajo N.º 601, con fecha 27 de julio en curso.

Este anteproyecto consulta, esencialmente, hacer la movilización fundamental de salitre manteniendo las vías principales de trocha 1,435 m. del Ferrocarril Salitrero de Tarapacá y estableciendo tercer riel de trocha 1,000 m. entre estación Pintados e Iquique en la vía del mismo Ferrocarril Salitrero, a fin de establecer por ésta la comunicación directa con el Ferrocarril Longitudinal Norte, con lo que se consigue, entre las estaciones citadas, un trazado más corto y conveniente que el del Ferrocarril de Iquique-Pintados, cuya

vía, entre estación Empalme y Alto Hospicio, se levantaría en su mayor parte,, pero, manteniendo y ensanchando a trocha 1.435 m. los sectores comprendidos entre Pan de Azúcar y Pampa Soronal y entre oficinas Pirineos y el enlace de la vía con la del Ferrocarril Salitrero, cerca de Huemul. La solución indicada permitiría acortar el recorrido entre Iquique y Empalme en aproximadamente 14 kilómetros y empleando una vía de más fácil explotación.

Se consulta, también, levantar la vía del Ferrocarril Salitrero entre Pisagua y Oficina Camiña y entre Pozo Almonte y estación Gallinazos, por estimar que el movimiento reducido en estos sectores, no justifica mantenerlos.

La vía del Ferrocarril de Iquique-Pintados, además de los sectores ya mencionados entre Empalme y Alto Hospicio, se levantaría:

a) en el sector Rosario de Huara y Peña Sol, donde corre paralela al trazado del Ferrocarril Salitrero;

b) Entre Peña Sol y el enlace cercano a P Santa Rosa, por no existir oficinas en servicio, y

c) En el sector Empalme-Oficina Pan de Azúcar.

La solución estudiada se considera preferible a la de uniformar el trazado a trocha 1.000 m. porque los trabajos de vía que hay que realizar son de mucho menor extensión y se reducen así los gastos para efectuarlos. Por otra parte, al uniformar las vías a trocha 1.000 m., habría que transformar equipo del Ferrocarril Salitrero, lo que exigiría gastos apreciables, que deben estimarse superiores a diez millones de pesos (\$ 10.000.000).

En cambio, manteniendo la trocha de 1.435 m. se estima que puede atenderse el movimiento de salitre con las locomotoras de esta trocha que se reciben del Ferrocarril Salitrero de Tarapacá y con 560 carros. Como el Ferrocarril Salitrero tiene 1.168 carros, quedan disponibles 608 carros de trocha 1.435 m. que pueden venderse o transformarse a trocha 1.676 m. y, además, quedan disponibles los 199 carros de trocha 1.000 m. del Ferrocarril de Iquique a Pintados, que pueden prestar servicios de inmediato en la Red Norte y, eventualmente, una parte de ellos en el Ferrocarril de Arica a La Paz.

Queda disponible también, de inmediato, una gran parte de las 21 locomotoras de trocha 1.000 m. del Ferrocarril Iquique-Pintados.

La longitud de rieles que se levanta es, aproximadamente, de 478 kilómetros y la que se coloca es de 118 kilómetros, de modo que queda disponible un saldo de 360 kilómetros de riel, los que, por ser livianos, tendrían es cierto, aplicación limitada.

Para analizar en líneas generales las re-

percusiones que tendrá la negociación en el servicio de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, se indica a continuación una lista del equipo, maquinaria y útiles que se recibirían del Ferrocarril Salitrero, con indicación del valor que se estima puede asignarsele, tomando en consideración su estado de desgaste y tiempo de servicio:

| | |
|--|---------------|
| 67 Locomotoras, peso total: | |
| 6099,3 tons. a \$ 6 kg. | \$ 36 595 200 |
| 3 Coches motores Sentinel, a \$ 70.000 c/u | 210 000 |
| 53 Coches de pasajeros tara 17 tons. c/u 901 tons. a \$ 0,50 kg. | 450 500 |
| 5 Autocarriles, a \$ 20.000 cada uno | 100 000 |
| 1168 Carros de carga. Tara total aproximada 15.810 tons. a a 2,50 kg. | 39 525 000 |
| 1 Carro controlador de romanas, tara 50 tons. a \$ 1 kg. | 50 000 |
| 15 Volandas para vía a \$ 500 cada una | 7 500 |
| 1 Pescante a vapor de 60 tons. | 80 000 |
| 1 Pescante a mano de 8 tons., tara 25.000 kg. a \$ 1 kg | 25 000 |
| 1 Planta condensadora de agua, completa | 150 000 |
| 9 Plantas Zerolit completas, cañerías y estanques, a \$ 100.00 cada una, valor medio | 900 000 |
| Instalaciones de petróleo Casas de Máquinas, incluso red de cañerías, etc. | 1 000 000 |
| 228 Máquinas - herramientas con 128 tons. a \$ 5 kg. | 640 000 |
| 37 Gatas hidráulicas, 3.700 kg total a \$ 6 kg. | \$ 22.200 |
| Transmisiones | 12.000 |
| Transformadores, tableros, instrumentos y equipos eléctricos | 42.000 |
| 6 Herramientas neumáticas | 6.000 |
| 1500 Herramientas de mano, de diversos tipos y dimensiones | 62.000 |
| Total | \$ 79.878.000 |

El valor de estos elementos sin considerar vía, instalaciones y edificios alcanza, pues, aproximadamente a ochenta millones de pesos (\$ 80.000.000).

Del material indicado, el equipo y elementos que podrán destinarse a otros sectores de la Red o que podrán venderse, sería:

| | |
|---|--------------|
| 11 Locomotoras de trocha 1.000 m., con valor de | \$ 6.600.000 |
| 150 Carros de carga trocha 1.000 m., con valor de | |

| | |
|--|----------------------|
| 608 Carros de carga trocha 1.435 m., con valor de .. | 24.320.000 |
| 1 Planta condensadora de agua, completa, con valor de | 150.000 |
| 4 Plantas Zerolit, completas con cañerías, con valor de | 400.000 |
| 228 Máquinas-herramientas, con valor de | 640.000 |
| 1500 Herramientas de mano, con valor de | 62.000 |
| El valor total alcanza, | |
| pues, a | <u>\$ 38.172.000</u> |

Al hacerse cargo la Empresa de los Ferrocarriles del Estado de los bienes de la "Nitrate Railways Co. Ltd.", obtiene, pues, los siguientes beneficios:

a) La fusión de las vías elimina la competencia que actualmente debe afrontar el Ferrocarril de Iquique a Pintados y deja en sus manos todo el porteo de salitre de la región, lo que seguramente permitirá saldar el déficit de este servicio que en el año 1945, alcanzó a la suma de \$ 8.283.581.25. Al emitir este juicio, se tiene presente que el transporte total se divide actualmente, casi por mitades, entre el Ferrocarril Salitrero de Tarapacá y el de Iquique a Pintados.

Respecto de las expectativas de la industria del salitre y de la adquisición del Ferrocarril Salitrero, hay un informe del Administrador y, Jefe de Explotación, que dice:

"Iquique, 13 de junio de 1945.

En atención a lo que tuvo a bien manifestarme en nuestra conversación en abril y a propósito de un informe que, con esta fecha, mando al Departamento de Transporte, referente a los embarques de salitre de la Oficina Victoria, me permito comunicar a usted las últimas noticias que he podido obtener, de fuente oficial, respecto a la industria del salitre.

Las noticias que le envío me han sido directamente proporcionadas por el Administrador General de la Compañía de Salitres de Tarapacá y Antofagasta.

La cuota de salitre chileno para el año salitrero que termina el 30 del presente — o sea, en junio de 1945 — fué de 1.100.000 tons., y será aumentada a 1.800.000 tons., en los años próximos.

Es absolutamente seguro que esta cuota de 1.800.000 tons. se mantendrá durante dos años, pero hay muchas probabilidades de que se mantenga hasta tres y, quién sabe si hasta cuatro.

Del aumento de cuota, es decir, de 700.000 tons., hay el propósito de elaborar la mayor parte en Tarapacá con lo cual la producción y embarque de esta provincia aumentará a 800 mil, más a menos, en vez de 350.000 tons. que fué lo producido en el año actual.

Desde luego, la Compañía de Salitres haría trabajar al máximo sus actuales oficinas en

producción, es decir, Mapocho, Humberstone y Santa Laura, que están atendidas por el Ferrocarril de Iquique a Pintados y Victoria, que no podemos atender por falta de equipo.

En segundo lugar pondría en trabajo las oficinas Peña Chica, Keryma, y posiblemente Cala-Cala, que serían servidas por nosotros, y, además, Brac o Pan de Azúcar, que no podríamos atender por la misma razón.

Luego después haría elaborar a las oficinas Camiña, La Patria, que están fuera de nuestra zona de atracción y, posiblemente, alguna otra que aún no se ha decidido.

Por otra parte, las Compañías independientes aumentarían al máximo su producción en las oficinas Aguada, Anita e Iris, y pondrían en trabajo las oficinas Gloria y Granja. Todas estas oficinas están atendidas por el salitrero.

La producción total de todas estas oficinas bordearía las 800.000 toneladas mensuales.

Esta situación de inesperado auge para la industria salitrera hace pensar que sería este el momento oportuno para afrontar con empeño la adquisición del Ferrocarril Salitrero por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, lo que sería un negocio brillante.

En efecto, las entradas producidas por el flete del salitre, adoptando la tarifa actual del Salitrero de \$ 41 por tonelada, sería de 800 mil, por 41, \$ 32.400.000. Como las entradas del salitre representan sólo un 60 o 63 por ciento de las entradas totales, en las cuales se consideran la subida del petróleo, carbón, mercadería varia, etc., llegaríamos a una entrada total de alrededor de \$ 50.000.000 anuales.

En el supuesto de que nuestros gastos se dupliquen con la anexión tendríamos un presupuesto de gastos de alrededor de 35 millones y, en consecuencia, un superavit de 15 millones de pesos, más o menos.

Como expresé antes, es seguro que esta situación se mantiene por dos años, y posible que sea por tres o cuatro.

El período de auge daría entonces como utilidad una suma apreciable para amortizaciones extraordinarias de la deuda y enseguida dejaría gran cantidad de equipo y materiales para las necesidades de la Empresa".

El resto del informe no tiene importancia, por lo cual omito su lectura.

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

El señor TOVIARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación). — Deseo continuar mi exposición y después, con todo gusto, atenderé toda clase de interrupciones.

El señor ACHARAN ARCE (Presidente Accidental). — El señor Ministro no desea ser interrumpido.

El señor TOMIC. — Es que Su Señoría se contradice.

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación). —

b) El trazado del Ferrocarril en conjunto puede mejorarse y el recorrido entre Pintados e Iquique se reduce, como se ha dicho, en 14 kilómetros, lo que permite una reducción de los gastos de explotación.

c) El equipo y material que queda sobrante con la fusión de los dos sistemas ferroviarios y que, como se ha visto, representa un valor de \$ 38.172.000, puede trasladarlo la Empresa de los Ferrocarriles del Estado a otros de sus Servicios, lo que constituye una ayuda para la adecuada atención de las demandas de transporte.

Para apreciar la importancia del valor del equipo de carga disponible, debe tenerse presente que se le ha asignado un costo medio, por carro, de \$ 40.000, siendo que el costo actual del equipo nuevo es de \$ 120.000 a \$ 140.000, según el tipo.

Ahora bien, la incorporación de equipo a la Red Sur permite reducir apreciablemente el déficit de carros de carga que actualmente existe y que para la Empresa sería difícil subsanar en otra forma.

Por otra parte, el Honorable señor Loyola ha criticado al Gobierno por haber llevado adelante la expropiación ordenada ya hace 5 años, por estimar contrario a los intereses fiscales pagar al Ferrocarril Salitre una suma por los derechos de usufructo que tiene sobre ciertas acciones, basándose en que la Empresa ha tenido pérdidas en los últimos años.

Al respecto, me permito observar que la Comisión de Hombres Buenos en su informe de octubre de 1942, al avaluar la indemnización que tendría derecho a percibir la Empresa por la entrega anticipada del usufructo que representan las secciones segunda y tercera, dice lo siguiente:

"No ignora la Comisión que en diversas leyes relativas a concesiones de ferrocarriles se ha fijado de antemano un criterio de expropiación. Pero esas leyes no reciben aplicación en este caso. La primitiva concesión no cuidó de señalar forma alguna de expropiación. La Empresa concesionaria no puede resistir una expropiación; pero puede, haciendo uso de las facultades que le franquean la Constitución y las Leyes, exigir que se le pague un justo precio. No indica el Decreto N.º 1,868 el criterio que ha de informar la cuantía de ese precio. En un usufructo corriente sería el de la utilidad o provecho que el usufructuario recibe de la cosa fructuaria, multiplicada ella por el número de años o de meses que falte para cumplir el usufructo. Tratándose de un ferrocarril sujeto a tantas vicisitudes como ha sido y continúa siendo el llamado Ferrocarril Salitrero, ha estimado la Comisión que, en el momento actual, ese criterio exclusivo de utilidad vulneraría abiertamente el principio de equidad.

No sería honesto que el Fisco escogiera, pa-

ra expropiar tal ferrocarril la época precisa en que no deja utilidad, o si existe utilidad, ella es despreciable. Se ha adoptado, por eso, un criterio ecuaníme: dividir el valor total de la sección por el número de años de la concesión, y atribuir al Fisco, en su calidad de propietario privado, del goce de un derecho a tantas partes como años de la concesión ya han transcurrido, y darle en cambio a la Empresa concesionaria el derecho correspondiente al número de años que faltan para su terminación"

El señor UNDURRAGA. — Faltan once años.

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).—Como ya se dijo anteriormente, el Supremo Gobierno está en completo acuerdo con el criterio sostenido por la Comisión de Hombres Buenos, y debe reconocer el principio de que los Ferrocarriles, como todas las Empresas de Servicios de Utilidad Pública, deberían tener tarifas que le aseguren una renta razonable sobre sus capitales, en el sentido, por cierto, de que la explotación se haga en forma eficiente y racional.

En el caso en discusión no podría pretender el Estado, que ha construido en Tarapacá un ferrocarril paralelo para servir el transporte de los productos de la misma región, determinando a ambos ferrocarriles a una competencia inductiva a pérdidas de explotación, aprovecharse de estas circunstancias para obligar a la Empresa particular a ceder sus legítimos derechos en valores depreciables, con beneficio exclusivo para el Fisco, que, al quedar dueño de ambas líneas, podrá explotarlas en forma económica y conveniente, con utilidad indudable.

El señor VARGAS PUEBLA.—El señor Ministro debiera discutir con los Diputados

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).—De esta exposición se desprende:

1.o.—Que el Gobierno ha llegado a acuerdo con la Empresa expropiada —y éste es un procedimiento correcto, legal y expresamente previsto en la Constitución Política— que ha permitido pagar en debentures de 4% de interés, estimados a la par, bienes y derechos que han sido avaluados por una Comisión de personas dignas de toda fe y confianza, en la cantidad de 79 millones de pesos moneda corriente en efectivo, lo que significa una rebaja no inferior a 30% respecto de la tasación practicada;

2.o.—Que, de esa cantidad, aproximadamente 60 millones de pesos corresponden a bienes de propiedad exclusiva de The Nitrate Railways Co. Ltd.;

3.o.—Que 19 millones corresponden a pagos por verdaderos derechos de usufructo que The Nitrate Railways Co Ltd. entrega desde luego al Estado, junto con bienes que

representan 117 millones de pesos y que el Fisco sólo los habría debido recibir en 1957;

4.o.—La Empresa de los Ferrocarriles del Estado, que explota el ferrocarril longitudinal norte en su trozo de Iquique a Pintados, ahorrará de ahora en adelante fuertes sumas que compensarán por sí solas el servicio de los debentures que se emiten. Debe recordarse que la pérdida acumulada de este ferrocarril fiscal entre 1943 y 1945 excedió de 12 millones de pesos, debido a la dualidad de servicios ferroviarios para atender el movimiento de salitre de Tarapacá.

5.o.—La Empresa de los Ferrocarriles del Estado podrá concentrar transitoriamente el movimiento de carga en las líneas que se adquieren, dejando disponible para aumentar la dotación del ferrocarril longitudinal de Calera a Pueblo Hundido una parte importante del equipo de locomotoras y vagones que hoy día, duplicando un servicio, se destinan al transporte de salitre. Esto permitirá incrementar entre un 15% y un 20% el equipo disponible para atender a las provincias de Atacama y Coquimbo, y sin perjuicio alguno para la provincia de Tarapacá, y

6.o.—Como solución definitiva, la transformación del material rodante de las líneas expropiadas a las trochas de los Ferrocarriles del Estado permitirá disponer de un equipo a costo mucho más bajo que el actual de reemplazo, y de un tonelaje importante de rieles para ser usado en las diversas secciones en actual explotación de los Ferrocarriles del Estado, y en las otras líneas que actualmente se construyen.

La Honorable Cámara solicitó del Ministerio a mi cargo la suspensión inmediata de la tramitación del decreto que ordena tomar posesión de los bienes expropiados en 1941.

El Ministerio no ha podido satisfacer esta petición porque el decreto N.º 1.605, de 24 de junio pasado, fué enviado a la Contraloría General el día 27 de ese mes, se tomó razón de él el día 11 de julio en curso, y terminada su tramitación, se publicó en el "Diario Oficial" el día 20 de este mes.

No ha habido, pues, celeridad alguna en la tramitación de ese decreto, y el Tesorero General de la República, autorizado para firmar, en representación del Fisco, la escritura pública a que debió reducirse, la suscribió el día 23, o sea, casi un mes después de dictado.

En resumen, creo haber demostrado que la operación criticada es conveniente; que se ha llevado a cabo con respecto de los derechos ajenos; que habrá de redundar en un mejoramiento de las condiciones de los transportes en la zona norte, especialmente, incluyendo los ferrocarriles de Calera al norte, y de Arica a La Paz, y que se han resguardado los intereses fiscales con análogo celo y con igual patriotismo que el gastado por los Honorables Diputados impugnadores para

criticar, en uso de sus atribuciones, lo que ellos han estimado inconveniente.

Tengo la certeza de que la Honorable Cámara habrá de apreciar con serenidad el problema y que su juicio coincidirá en definitiva con el criterio del Gobierno, inspirado en el deseo de adoptar sobre él una resolución enmarcada en el resguardo de los intereses del Estado y en un claro concepto de justicia.

Por otra parte, el Gobierno, al realizar esta operación, ha creído, además, interpretar el deseo de los obreros ferroviarios de la zona, quienes hicieron presente al Presidente de la República su especial interés en que esta negociación se llevara a cabo. En efecto, S. E. el Presidente de la República, don Juan Antonio Ríos, recibió dos cartas, una del Consejo Ferroviario del Ferrocarril de Iquique a Pintados, de fecha 27 de junio de 1945, y otra del Sindicato Obrero del Ferrocarril Salitrero de Tarapacá, de 10 de agosto de 1944. En esta última comunicación, esta institución obrera dice: "El Consejo Provincial Ferroviario del Ferrocarril de Iquique a Pintados y el Sindicato Industrial Obrero del Ferrocarril Salitrero, en representación de los personales operarios, vienen en exponer y solicitar respetuosamente a S. E. lo siguiente:

1.o.—Por considerar que es de sumo interés para el patrimonio nacional que todos los medios de transporte estén en poder del Estado, que se lleve a efecto lo más pronto posible la adquisición por cuenta del Estado de todos los bienes y materiales del Ferrocarril Salitrero de Tarapacá The Nitrate Railways Company.

2.o.—Que junto con realizarse esta negociación, sea considerado preferentemente el problema social del personal de operarios de ese ferrocarril, garantizando su estabilidad en el trabajo, a fin de evitar que una vez realizada la negociación se produzca cesantía".

El señor TOMIC.—Yo estaba en Iquique cuando tomaron estos dos acuerdos.

Puedo explicar al señor Ministro cómo se produjeron. Sé cómo se engañó a la gente...

El señor ACHARAN ARCE (Presidente Accidental).—El señor Ministro no desea ser interrumpido.

El señor TOMIC.—Y ahora le pagan a los obreros con los artículo tercero y quinto del decreto.

El señor ESCOBAR (don Andrés).—Lo importante sería saber si ahora ha recibido el Gobierno comunicaciones de los obreros del norte.

El señor ACHARAN ARCE (Presidente Accidental).—Honorables señores Tomic y Escobar, Sus Señorías pueden hacer uso de la palabra a continuación del señor Ministro.

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).—Respondiendo a las afirmaciones contenidas en los

discursos de los señores Loyola y Tomic, debo decir que se formularon algunos cargos injustos, en primer lugar, contra el señor Subsecretario del Ministerio a mi cargo.

El señor Subsecretario me ha enviado una carta en la que me dice, entre otras cosas, lo siguiente:

Santiago, 31 de julio de 1946.—Señor don Manuel Tovarias A., Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación. Presente: Señor Ministro, en la discusión habida ayer en la Honorable Cámara de Diputados acerca de la adquisición de los Ferrocarriles Salitreños, el Diputado señor Loyola responsabilizó al Subsecretario infrascrito del hecho de que no se hubiera puesto a los firmantes del decreto de toma de posesión de esos Ferrocarriles en conocimiento de todos los antecedentes que pudieran determinar una resolución distinta que la adoptada por el Gobierno.

Creo de mi deber rechazar abiertamente ese cargo, tan ligeramente lanzado.

Jamás he dejado de dar pleno conocimiento de todos los antecedentes de los asuntos que se tramitan en este Ministerio al Ministro y Su Excelencia.

Y, en el asunto en cuestión, le consta al señor Ministro que, al remitirse al Ministerio de Hacienda, que tuvo a su cargo el estudio final del problema, el legajo de todos los documentos relacionados con la adquisición de esos Ferrocarriles con oficio N.º 795, de 28 de marzo último, se agregó una Minuta sobre el particular, redactada y visada por mí, en la cual se expone todo el proceso de esa adquisición, y en cuyo acápite 10.º hace especial referencia al informe del Inspector Superior de Ferrocarriles, contrario a la tasación de la Comisión de Hombres Buenos y a otras operaciones sobre traspaso a Empresas Salitreras de los mismos Ferrocarriles, que estuvieron tramitándose, informe que constituye la Carpeta N.º 2 de aquel legajo.

Producida, después de analizados todos los antecedentes por quienes debían resolver sobre ellos, la correspondiente decisión, no era procedente que el Subsecretario enervara la tramitación del respectivo decreto dictado a la vista de todos los antecedentes, aún en el caso de que su opinión fuera contraria a la del Gobierno.

Como el asunto continúa debatiéndose en la Honorable Cámara en la sesión de hoy, doy a usted esta explicación, rogándole considerarla para restablecer la verdad en un asunto que afecta a la corrección de un funcionario de su inmediata confianza.

Sin otro particular, saluda a usted con toda atención.—(Fdo.): **Ernesto Merino Segura**”.

El señor LOYOLA.—¿Me permite, señor Ministro, una aclaración respecto a este punto?

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras

Públicas y Vías de Comunicación). — Con todo gusto.

El señor LOYOLA.—El Sr. Ministro recordará que cuando el martes de la semana pasada concurrí a su despacho y le expuse mis temores respecto a esta operación, pues tenía conocimiento de este negocio porque se había debatido en la Corporación de Fomento, le manifesté que existían varios informes desfavorables a la adquisición de este ferrocarril y que el informe que yo llevaba en esos momentos, el de la Corporación de Fomento, también era contrario a ella. El señor Ministro me contestó que ignoraba esos antecedentes porque la carpeta completa había sido enviada al Ministerio de Hacienda, que había tramitado totalmente la operación. De modo que, basado en esa declaración del señor Ministro, afirmé en mi discurso de ayer que Su Señoría no había sido informado detenidamente sobre este asunto y que como la persona que debía informarle era el señor Subsecretario, ya que él continuaba en calidad de tal desde los tiempos del señor Bascuñán, él era quién me parecía que no lo había hecho así. Esto fue lo que pasó y por eso quise aclarar este punto.

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación). — Puede que tenga razón en lo que ha dicho porque se ha basado en lo que le manifesté en aquella oportunidad.

En esa ocasión contesté respecto al financiamiento, pero, en cuanto a lo demás, si no dí todos los antecedentes, sabía que había informes contrarios y que iban en la minuta que yo mismo hice y pasé al Ministerio de Hacienda para que tramitara todo lo relacionado con el financiamiento. Fue todo lo que dije. La última parte está en poder del Ministerio de Hacienda.

Me parece que es eso lo que ha dado motivo para que Su Señoría creyera lo otro.

Estimo, pues, que ya este punto está ya explicado.

El señor TOMIC.—¿Me permite, señor Ministro, ya que me ha nombrado a mí?

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación). — Efectivamente.

El señor ACHARAN ARCE (Presidente Accidental). — Con la venia del señor Ministro, puede usar de la palabra, Su Señoría.

El señor TOMIC.—El señor Subsecretario me manifestó personalmente que el Ministerio había tenido muy poco que ver con este decreto. Por eso pude declarar en la Cámara, que el Ministerio de Vías y Obras había tenido muy poco que ver con este asunto”.

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación). —

Su Señoría puede considerar lo que acabo de decir al Honorable señor Loyola, y creo que ha de darse por satisfecho, porque no fué en torno a estas gestiones que hablé, sino respecto a la parte financiera final.

Y ahora, para terminar, señor Presidente, quiero referirme al aspecto social de los obreros que el Honorable Diputado señor Cárdenas tocó con especial interés.

Quiero manifestar que no ha estado en ningún momento en el espíritu del Gobierno, dejar a estas personas entregadas a su propia suerte. Lo dice el decreto en parte, que es, por lo demás, todo lo que puede decir un decreto. Pero en lo que se refiere a incorporar a este personal seleccionado de acuerdo con sus reglamentos, que debe ser definitivamente a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, eso debe ser materia de ley, a fin de que con los fondos de previsión que tienen actualmente, se incorpore también a la Caja de los Ferrocarriles del Estado, con lo cual quedaría suficientemente garantido para el futuro.

Creo haber dado una explicación satisfactoria al Honorable Diputado.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Finalmente, quiero considerar las expresiones que tuvo el Honorable Diputado señor Tomic al concluir su brillante discurso de impugnación a este negocio, en el sentido de que debería hacerse responsable a las tres personas firmantes del decreto, si el negocio era malo. Como soy una de esas personas, quiero manifestarle que, por mi parte, no hay ningún inconveniente, absolutamente ninguno, para afrontar toda la responsabilidad que pudiera afectarme en este asunto; pero es justo y equitativo también que el Honorable señor Tomic tome su parte de responsabilidad si por su impugnación el Fisco no pudiera realizar un negocio conveniente para el país.

El señor TOMIC.— Quiero tomarla, y por eso he pedido que este asunto se traiga a la Honorable Cámara para asumir mi parte de responsabilidad, pero el señor Ministro me lo niega.

El señor ACHARAN ARCE (Presidente Accidental).— ¿Ha terminado el señor Ministro?

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

El señor ACHARAN ARCE (Presidente Accidental).— Corresponde el primer turno al Comité Radical.

Ofrezco la palabra.

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

El señor ACHARAN ARCE (Presidente Accidental).— Tiene la palabra Su Señoría.

El señor TOMIC.— La Honorable Cámara habrá apreciado el inconveniente que representa en problemas de esta naturaleza traer exposiciones escritas, en las cuales es imposible que quien las hace pueda adivinar lo que se va a decir en la Cámara. Estas respuestas anticipadas a preguntas o a argumentos que no son conocidos crean situaciones como las que hemos comprobado hoy en la Honorable Cámara: no hay relación entre los argumentos.

El señor Ministro se ha dedicado a razonar en su oficina sobre algunos puntos del problema que él se plantea a sí mismo; es una especie de monólogo, de acuerdo con su criterio personal, y no con los hechos ni con las razones y puntos de vista que exponen los Honorables Diputados en la Sala.

Quiero hacer notar ante la Honorable Cámara que en mi discurso insistí en puntos clarísimos que han quedado totalmente sin consideración mi respuesta del señor Ministro.

Primero: que lo que hay en esto del Ferrocarril Salitrero de Iquique a Pintados, no es una expropiación sino una compraventa.

Que, en consecuencia, esta cosa capital de la estimación del valor o de la indemnización tiene que mirarse desde este punto de vista: no hay expropiación; hay compraventa. Y que el Fisco hace un mal negocio, ha estado mal defendido por sus representantes, al comprar caro lo que podía y puede comprar en mejores condiciones.

El año pasado The Nitrate Railways Company Limited, envió a Chile a uno de los directores de su Consejo Central de Londres, para que viniera a ofrecer a nuestro Gobierno la venta de los derechos de esa empresa o del "ferrocarril salitrero", como lo voy a llamar, porque es más claro. Venía, pues, a ofrecer la venta de sus derechos al Gobierno de Chile. Eso dije y lo demostré ayer.

¿Para qué vuelve el señor Ministro a insistir con eso de la expropiación y de que la Comisión de Hombres Buenos ha hecho una justa tasación de la indemnización, y que no hubiera sido justo avaluar la indemnización correspondiente a los derechos de usufructo sobre la base de las pérdidas de la Empresa, etc., etc!

El señor GODOY.— ¡Hombres Buenos que deberían estar en la Cárcel!

El señor TOMIC.— No, Honorable colega, son personas dignas de la plena confianza de la Cámara. Pero ellos habían sido nombrados para tasar la "indemnización" y no para representar al Fisco en un negocio, como realmente ocurría.

Desde el punto de vista de la indemniza-

ción, se puede creer que el informe de la Comisión de Hombres Buenos es correcto.

¡Pero no se trata de indemnizar a nadie que esté siendo despojado por un acto unilateral del Fisco! Se trata simplemente de una empresa particular que ofrece al Fisco la venta de sus derechos. Se trata de plantear las cosas en términos comerciales.

Yo hacía presente ayer, en esta Honorable Cámara, que si el Gobierno quiere, lealmente, realizar este negocio en términos comerciales, podría obtener la propiedad de este ferrocarril salitrero en condiciones inmensamente más ventajosas.

¿Quiere la Honorable Cámara una prueba?

¿Qué nos ha leído el señor Ministro? Una serie de documentos, muchos de ellos contradictorios. Pero, en fin, hay uno en que nos ha probado que hace tres años, en 1943, la empresa vendía el ferrocarril en cien millones de pesos, y que tres años más tarde, el año 1946, se conforma con sólo setenta y nueve millones de pesos, por ese mismo ferrocarril...

El señor ROGERS.—¿Me permite, Honorable colega?

El señor TOMIC.—Con todo agrado.

El señor ROGERS.—El año 1941 la empresa lo apreció en doscientos sesenta millones de pesos...

Un señor DIPUTADO.—De otros peniques...

El señor TOMIC.—Está a la vista, Honorables colegas...

Yo lo puedo decir al Gobierno cómo puede adquirir el ferrocarril salitrero pronto, y tal vez muy pronto, en mejores condiciones.

¿Sabe la Honorable Cámara cómo...?

Contestando, de una manera rotunda, a la Empresa, que el Fisco no tiene interés con expropiarlo; que el Fisco se ceñirá a los términos de la concesión; que el Fisco esperará los once años que quedan para su fin.

Y cuando la Empresa esté convencida de que no podrá hacer prosperar este negocio por medio de agentes officiosos y abogados que demuestran el "alto interés nacional de este negocio", cuando la Empresa se dé cuenta de que todas esas gestiones no tendrán éxito... ¿qué va a hacer?...

Hará algo parecido a lo que hizo en Taltal otra empresa concesionaria del Ferrocarril de Taltal.

Han de saber Sus Señorías que en Taltal había un ferrocarril que tenía concesiones, plazos fijos, etc., y que al decaer la industria salitrera, comenzó a tener fuertes pérdidas.

En Taltal, sin embargo, la Empresa sabía que no tenía la posibilidad de obtener estos éxitos, "de alto interés nacional", así, más o menos extraordinarios. Y ¿saben, Honorables colegas, lo que hizo? Se acercó al Gobierno y le dijo:

"Aquí tengo un ferrocarril que, de acuerdo con los términos de la concesión, estoy obligada a mantener en movimiento. Pero esto

ha dejado de ser negocio, por lo cual le pido al Fisco que me haga el servicio de tomar el ferrocarril gratuitamente, que se haga cargo de él aun antes de que venza el plazo de caducidad de mi concesión. No me conviene seguir explotándolo y renuncio a los años que me quedan.

Le ruego, pues, al Fisco que tome por adelantado el ferrocarril como si ya hubiese terminado el plazo".

¿Por qué no ha pasado esto mismo todavía con el ferrocarril salitrero? Por algo que, por escrito, destaca el señor Weidele, Jefe de Transportes de la Corporación de Fomento, en un informe presentado al Presidente de esa entidad, y que conoce el señor Ministro, según él mismo nos lo ha dicho.

Y ese funcionario, de una competencia técnica indiscutida, se pregunta: "¿A qué se debe que la Empresa del Ferrocarril Salitrero haya preferido soportar estas pérdidas continuas de capital durante los últimos 10 años?"

"Se debe al hecho de que la Empresa ha calculado que si en vez de abandonar las concesiones anticipadamente, logra venderle al Fisco sus derechos sobre el ferrocarril, se verá más que compensada de las pérdidas que ha estado soportando".

Todo lo que la Empresa del Ferrocarril Salitrero necesita es mantener entreabierta la puerta para poder venderle al Fisco sus derechos por anticipado.

¡Vendérselos!

Si el Fisco cierra esa puerta, y la Empresa se convence de que está definitivamente cerrada, aceptará condiciones comerciales mucho más favorables para el interés nacional.

Este ha sido el fondo de mi argumentación.

¿Qué dice a esto el señor Ministro? ¿Cómo refuta estos puntos de vista fundamentales sobre la procedencia de la compra, sobre el concepto de "indemnización", etc.? Nada, Honorables colegas.

¿Por qué?

Porque trae una exposición escrita.

Comenzó ayer expresando que se ha pretendido que el Fisco compra una cosa propia.

¿Quién ha pretendido eso? ¿Qué le pasó al señor Ministro que trató de adivinar lo que se diría en la Honorable Cámara y empezó a refutar un argumento que nadie dijo?

Nadie en esta Honorable Cámara ha pretendido que el Fisco compra una cosa propia, y, sin embargo, durante diez minutos el señor Ministro ha estado demostrando que el Fisco no compra una cosa propia. ¿Estaba refutándose a quién? A nadie.

En cambio, debió referirse al fondo de la negociación, a lo que estoy diciendo a la Honorable Cámara en este instante, respecto a la procedencia de ella. Por eso he dicho que es torpe este negocio: porque desde el

punto de vista comercial, del interés nacional, esta persistencia del Gobierno, de darle el carácter de expropiación, falsea la realidad de los hechos y destruye las ventajas que hay para el país.

Ni una palabra nos ha dicho sobre esto.

Podría dársele al señor Ministro el tiempo que quisiera para que nos dijera algo sobre esto.

El señor ROSSETTI.— También podría contestar otro señor Diputado.

El señor ROSALES.— ¡No los abogados!

El señor ROSSETTI.— Sí, los abogados.

El señor TOMIC.— Esto le pregunto al señor Ministro y no sé si el señor Ministro tiene algún argumento para poderme decir: "No, señor Diputado; es mucho mejor expropiar, plantear la negociación en los términos de una expropiación que en los términos de una compra de los derechos de la Empresa".

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación). ¿Me permite, Honorable Diputado?

El señor TOMIC.— Con todo gusto.

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación). Creo, señor Presidente, haber demostrado en mi exposición que lo que procedía era la expropiación, y en cuanto a la conveniencia de hacerlo ahora, también he probado suficientemente que era el momento oportuno, porque no es posible suponer que haya alguna conveniencia para el Fisco en mantener en competencia a su línea con una línea extraña, lo que le está produciendo una pérdida anual cercana a los ocho millones de pesos.

O sea, ahora es la oportunidad para la compra; por eso se recurre a la expropiación, ya ordenada el año 1941, y ya apreciada en su valor por la Comisión de Hombres Buenos.

El señor UNDURRAGA.— ¿Me permite, Honorable colega?

El señor ROSSETTI.— ¿Me permité, Honorable Diputado?

El señor TOMIC.— Volvemos a lo mismo. Porque yo puedo decir a Su Señoría que si el Fisco hubiera querido expropiar el ferrocarril de Taltal, habría tenido que designar una Comisión de Hombres Buenos para avaluar la indemnización, y la Comisión de Hombres Buenos habría debido informar que el Ferrocarril de Taltal tenía tal valor, porque evidentemente lo tenía y lo tiene.

El señor ROSSETTI.— ¿Por qué Su Señoría no me concede una interrupción?

El señor TOMIC.— No, Honorable Diputado, porque quiero terminar mi razonamiento; el señor Ministro ha traído hasta acá muchos documentos.

Repito, señores Diputados, y creo que la Honorable Cámara estará de acuerdo conmigo, que si se hubiera tratado la expropiación del Ferrocarril de Taltal, se habría designado una Comisión de Hombres Buenos, la que habría establecido una indemnización

que habría tenido que ser de varios —¡tal vez de muchos!— millones de pesos, y entonces el señor Ministro habría tenido también muchos argumentos para demostrar que el avalúo era justo. ¡Pero habría sido un torpe negocio para el Fisco!

Afortunadamente, no hubo "agentes patrióticos" que dijeran que era "de alto interés nacional" la compra del Ferrocarril de Taltal y, entonces, la empresa propietaria de ese ferrocarril lo entregó al Fisco, sin indemnización alguna.

Pero, continúo, señor Presidente.

Nos habla el señor Ministro que ésta es la oportunidad en que debe hacerse, pero tengo aquí un informe de la Corporación de Fomento del año 1943, en que acuerda: "b) manifestar al Supremo Gobierno que, en vista del referido memorándum—se trata de un memorándum presentado por la unanimidad de los miembros de la Comisión de Comercio y Transporte— la Corporación estima que no es conveniente llevar a cabo la expropiación del Ferrocarril Salitrero de Tarapacá, pero que, en todo caso, está dispuesta a continuar sus estudios, si el Supremo Gobierno lo estima conveniente".

El año 1943, la Corporación de Fomento, después de ser requerida por el Ministerio de Obras Públicas y Vías de Comunicación, con todos los documentos que el señor Ministro nos leyó, después de estudios completos, declara al Gobierno que no es conveniente la adquisición del Ferrocarril Salitrero de Tarapacá. ¿Qué dice a esto el señor Ministro? ¡Nada!

En un acápite de otro informe, de agosto de 1943, se declara que el propio señor Bascuñán, con cuyos documentos, todos de 1943, ha hecho casi su única defensa el actual señor Ministro de Vías y Obras; el propio señor Bascuñán que, siendo Ministro en 1940, había estimado necesario y urgente comprar los derechos del Ferrocarril Salitrero, en los primeros meses de ese año, manifiesta a la Corporación de Fomento que, a juicio de él...

El señor LOYOLA.—No hay la misma urgencia.

El señor TOMIC.— ...no hay la misma urgencia para efectuar la negociación. ¡Observe esto la Honorable Cámara! Estoy refutando al señor Ministro con los propios antecedentes que él nos ha traído. Para el señor Bascuñán, en el mes de agosto de 1943, ya no había la misma urgencia. ¿Por qué? Porque se trataba, en el fondo —quiero que el señor Ministro considere esto conmigo— de lo siguiente: el año 1941 y el año 1943, había guerra y, por lo tanto, existía la imposibilidad de adquirir material para los ferrocarriles chilenos que estaban con un material insuficiente para las necesidades del país. Pero la guerra ha terminado. Pero el señor Ministro nos insiste en la necesidad de comprar los derechos del Ferrocarril Salitrero,

porque los Ferrocarriles del Estado no podrán recibir material extranjero antes de dos años. ¿Y con qué nos encontramos ahora? Nos encontramos con dos documentos que se hacen fuego. El señor Ministro tiene fama en el país de ser hombre inteligente y yo lo creo. No sé qué le ha ocurrido ahora y cómo ha podido leer, uno tras otro, dos argumentos que mutuamente se fusilan. Ha leído un informe del Administrador General del Ferrocarril de Iquique a Pintados en que dice que, por dos años, con toda seguridad, y casi seguramente por tres o por cuatro años, se van a movilizar, en la provincia de Tarapacá, en vez de 350 mil toneladas, 800 mil...

El señor GODOY.—Entiendo que ese Administrador es de filiación socialista.

El señor TOMIC.—Escuche, Honorable colega. Quiero demostrar a la Honorable Cámara que no se compagina una cosa con la otra. Anuncio a la Honorable Cámara lo siguiente: 800 mil toneladas se van a poder movilizar con extrema dificultad con todo el material disponible de los dos ferrocarriles de Tarapacá. ¡Con extrema dificultad! En realidad, no va a sobrar al señor Ministro ni una tabla de las que estén en estado de servicio. Y junto con leernos ese documento, que prueba que durante cuatro años Tarapacá necesitará de la totalidad de su material ferroviario, nos lee inmediatamente, a continuación, otro en que nos prueba que se va a poder aumentar en 119 carros el Ferrocarril Longitudinal, que quedarán 500 carros del Ferrocarril Salitrero que se trasladarán a la zona central, etcétera, etcétera.

El señor Ministro, en realidad, conoce sólo parte de este documento. Yo no lo tengo a la mano; es un documento que me prestaron en 1943, cuando la Cámara se opuso a esta negociación que, en definitiva, no prosperó.

Hay un informe del señor Iriarte, hoy día Director General de los Ferrocarriles...

El señor ROSSETTI.—¿Hay resolución de la Cámara al respecto?

El señor TOMIC.—Sí, Honorable Diputado, la Cámara tomó un acuerdo en el sentido que he indicado.

Como he dicho, señor Presidente, hay sobre este asunto un informe del señor Iriarte...

El señor LOYOLA.—Yo lo tengo a la mano, Honorable Diputado.

El señor TOMIC.—Entonces, Su Señoría documentalmente podrá decir si me equivoco en lo que voy a dar a conocer a la Cámara.

Dice en este informe el señor Iriarte que una proporción muy alta del material del Ferrocarril Salitrero no puede usarse, porque es absolutamente antieconómico entrar en gastos de adaptación.

Es muy fácil hablar de 560 carros y 100 locomotoras, pero veamos, señor Ministro, cuánto cuesta su adaptación. Y cuántos años de uso tiene. Y en qué estado se encuentra.

La Empresa del Ferrocarril Salitrero sabía perfectamente bien cuándo vencen sus concesiones.

¿Cree el señor Ministro que la Empresa del Ferrocarril Salitrero ha adquirido material nuevo, sabiendo que el año 36 tenía que entregar toda la primera concesión sin compensaciones, y que en 1957 tenía que entregar la segunda y la tercera?

¿Cree la Honorable Cámara que esta Empresa iba a invertir capitales para traer material nuevo? Por eso, el señor Iriarte manifestó al respecto, que la mitad o más, no recuerdo bien, de los carros y locomotoras era inaprovechable, y que no era posible gastar un peso en transformarlos.

Por otra parte, señor Presidente, no todo ese material es transformable desde el punto de vista técnico. De manera que este alegre cuento del número de carros y locomotoras que se puede aprovechar, no lo puede traer el señor Ministro a la Cámara, así como así.

Y pruebas al canto. Yo pregunto al señor Ministro ¿sabe cuántos carros se pueden utilizar? Estoy seguro de que no sabe cuántos de estos carros están en estado de servicio y cuántos ya no sirven.

¿Puede decir, asimismo, cuántos de estos carros y locomotoras pueden transformarse y servir en el resto del país? Tampoco.

¿Sabe el señor Ministro cuánto costará la readaptación del material que estén en situación técnica y de uso, de ser readaptado? ¡Tampoco!

El señor ACHARAN ARCE (Presidente Accidental).— ¿Me permite, Honorable Diputado?

Advierto a Su Señoría que le queda sólo un minuto de su tiempo.

El señor TOMIC.— Voy a pedir que se me prorrogue la hora en el tiempo del Comité Conservador, si no hay inconveniente.

El señor UNDURRAGA.— Quiero manifestar al Honorable señor Tomic que hay otros Diputados de estos bancos que tienen interés en participar en este debate.

El señor TOMIC.— Entonces, voy a terminar en breves instantes.

En realidad, el señor Ministro no se ha preparado para este debate. Nos ha argumentado, durante veinte minutos o más, sobre el avalúo de la Comisión de Hombres Buenos. Y va y viene sobre esta cifra de \$ 79.000.000.

Pero el señor Ministro sabe, como nosotros, que este avalúo se ha hecho calculando los derechos correspondientes al Fisco, derechos que van creciendo, y los derechos de la Empresa, que van decreciendo. Este avalúo se hizo el año 1941, y yo pregunto, ¿no ha pasado nada para el señor Ministro entre el año 1941 y el año 1946?

¿Cómo puede seguir dando en 1946, los

derechos de la Empresa del Ferrocarril Salitrero calculados para el año 1941?

El señor ACHARAN ARCE (Presidente Accidental).— ¿Me permite, Honorable Diputado?

Ha terminado el tiempo de que disponía Su Señoría.

El segundo turno, le corresponde al Comité Conservador.

Ofrezco la palabra.

El señor LOYOLA.— Pido la palabra.

El señor ACHARAN ARCE (Presidente Accidental).— Puede usar de ella Su Señoría.

El señor LOYOLA.— Voy a ceder dos minutos al Honorable señor Tomic. Pero antes quiero leer parte del informe de la Inspección Superior de Ferrocarriles del Ministerio de Vías y Obras, de julio de 1944, y que tiene relación con lo que acaba de decir mi Honorable colega señor Tomic.

Dice así:

“Ahora bien, si durante el período que medie entre la tasación y la toma de posesión del Ferrocarril expropiado, algunas locomotoras son destruidas o dañadas, ya sea por el uso o por accidentes, o son enajenadas por la Compañía, ello influirá en el precio medio calculado. Si las locomotoras destruidas o enajenadas son las más valiosas, se tendrá que, en el momento de la recepción, el precio medio de los bienes entregados será inferior al fijado anteriormente. Igual cosa puede suceder con los edificios, equipo de carga, etc. Sin embargo, la Compañía exigirá que se le rebaje el bien destruido o enajenado al precio fijado en conjunto por la Comisión, obteniendo con ello, si se trata de enajenación, una considerable utilidad.

“Por lo demás, es un hecho que la dificultad indicada se producirá en el momento de la recepción de los ferrocarriles expropiados, pues The Nitrate Railways Co. Ltd., ha vendido ya algunos elementos que fueron incluidos en la valuación y hace gestiones para enajenar otros, lo que ha sido puesto en conocimiento de US., por oficio del suscrito N.º 1.134, de 14 de julio próximo pasado, y ha motivado el que US. oficiara al Consejo de Defensa Fiscal en el sentido de que se soliciten las medidas precautorias del caso.

“La confección de un inventario detallado y valorizado habría impedido, además, la comisión de errores como el que se observa en la valuación de los carros de carga. En efecto, según se indica en el Cuadro de Valuación, se tasan 1,184 carros de carga, al precio medio de \$ 25,000.— cada uno, en circunstancias que, según los datos estadísticos proporcionados por la misma Compañía, la existencia de carros de carga en 1942 fué sólo de 1,174, dato que ha sido confirmado por el Administrador del Ferrocarril de Iquique a Pintados, en oficio dirigido a la Corporación de Fomento de la Producción, que el infrascrito ha tenido a la vista”.

El señor GODOY.— Si no se apuran, no va a quedar ni una rueda ni un aro.

El señor LOYOLA.— Eso era lo que quería decir, señor Presidente.

El señor ACHARAN ARCE (Presidente Accidental).— ¿Ha terminado Su Señoría?

El señor LOYOLA.— El Honorable señor Tomic me ha pedido una corta interrupción para terminar y, en seguida, va a hacer uso de la palabra el Honorable señor Undurraga.

El señor TOMIC.— Hay otra pregunta que yo quisiera hacer al señor Ministro, porque me parece un dato esencial para el criterio del Gobierno.

¿Cuánto pierde el Ferrocarril Salitrero anualmente?

Quisiera saber si el Gobierno está en antecedentes.

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Dije en los antecedentes que leí, que el año 1945 dejaba 8 millones y tantos de pérdida.

El señor TOMIC.— ¿Me perdona, señor Ministro?

Ese dato lo dió Su Señoría para el ferrocarril fiscal.

Deseo saber cuánto pierde el Ferrocarril Salitrero.

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Como lo ha manifestado especialmente el Honorable Diputado señor Loyola, la pérdida era de 5 millones de pesos.

El señor TOMIC.— Escúcheme, señor Ministro.

El señor LOYOLA.— Es mucho más ahora. Esa suma perdida fué hasta 1941.

El señor TOMIC.— En lo que he escuchado al señor Ministro hay una contradicción muy grande.

Ha dicho Su Señoría que el porteo de salitre en la provincia, se hace por mitades entre el Ferrocarril Fiscal y el Ferrocarril Salitrero.

No sé si el señor Ministro sabe cuánto paga de peaje la Empresa Salitrera al Ferrocarril Fiscal.

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— No tengo el dato, señor Diputado.

El señor TOMIC.— No tiene el dato el señor Ministro.

Porque ocurre que la Empresa del Ferrocarril Salitrero no tiene acceso al mar; para hacerlo necesita usar la primer concesión, la de Iquique a La Noria, y para usar esta vía fiscal paga peaje, o sea, la Empresa Salitrera está en desventaja con respecto a la Empresa Fiscal. Dice el señor Ministro que el porteo se hace por mitades, y yo pregunto, si la Empresa Fiscal pierde 8 millones al año, ¿cuánto pierde la Empresa particular que está en desventaja respecto a aquélla por varios capítulos, aparte del pago de peaje?

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras

Públicas y Vías de Comunicación).— Olvida el señor Diputado que el Ferrocarril Salitrero portea, precisamente, en aquellas redes donde hay más movimiento de salitre y, como dije en la exposición que acabo de hacer, el Ferrocarril Longitudinal del norte sólo sirve una parte, que no es la de mayor producción.

En cuanto al pago de peaje es natural que lo haga.

El señor TOMIC.— Pero Su Señoría dijo que el porteo de salitre se hacia por mitades.

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Por mitades. Tenemos mucho menos equipo, porque no atendemos las oficinas productoras en la misma relación que ellos; así es que, aún porteando nosotros 200 mil toneladas de las 400 mil, hablando en números redondos, ellos tienen ventaja porque cuentan con más material y con mayor capacidad; en cambio, nosotros escasamente podemos hacer el servicio con el material de que disponemos.

El señor TOMIC.— Confieso que esto no lo entiendo; o quizás no tenga la capacidad suficiente...

Por sí el Ferrocarril Fiscal portea 200,000 toneladas y el ferrocarril particular otras 200,000, yo pregunto al señor Ministro, si el Ferrocarril Fiscal pierde \$ 8.000,000, ¿cuánto pierde el ferrocarril particular? Dice el señor Ministro que mucho menos, porque el salitrero tiene mucho más material. De esto deduzca que si el Ferrocarril Fiscal portea 200 mil toneladas con 120 carros y tiene un gasto, en relación con el capital invertido, más bajo que el salitrero que portea 200 mil toneladas con 1,100 carros, este último debería perder más.

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Pero hay que considerar que el Ferrocarril Fiscal tiene menos gastos de explotación, porque, en realidad, portea a más corta distancia que el Ferrocarril Salitrero.

El señor TOMIC.—Y si el Ferrocarril Fiscal "tiene menos gastos de explotación", según acaba de afirmar el señor Ministro, ¿por qué pierde más que el salitrero? Las oficinas salitreras más distantes del mar son precisamente las oficinas del sector sur que sirve el Ferrocarril Salitrero; así tenemos: las oficinas Victoria, Bella Vista, Alianza, Iris, etc.

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras Pública y Vías de Comunicación).— De ahí parte el Ferrocarril Longitudinal Norte.

El señor TOMIC.— En fin, de todo esto queda en claro una cosa: el señor Ministro no sabe cuánto pierde el ferrocarril particular, lo que es importante. ¿Por qué el señor Ministro encuentra en este documento un argumento poderoso para decir que con esta negociación el Ferrocarril Fiscal va a dejar de perder? ¿No se da cuenta el señor Ministro de que ferrocarril particular también deja de perder? ¿Por qué no piensa en eso? ¿Por qué

no trata el negocio en términos comerciales? ¿Por qué no abandona el falso punto de vista de la "expropiación" y de la "indemnización", y defiende mejor al país?

Es todo lo que yo pido al señor Ministro.

El señor ROSSETTI.— Yo creo que sería conveniente prorrogar la hora, señor Presidente, para que pudieran usar de la palabra todos los Diputados que tienen interés en terminar en este debate.

El señor ACHARAN ARCE (Presidente Accidental).— A continuación, tiene la palabra el Honorable señor Undurraga.

El señor TOMIC.— Por este motivo...

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor UNDURRAGA.— Ruego al señor Presidente hacer respetar mi derecho.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor ACHARAN ARCE (Presidente Accidental).— Tiene la palabra el Honorable señor Undurraga.

El señor UNDURRAGA.— Señor Presidente, es muy difícil dar respuesta a las observaciones que nos ha leído el señor Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación, principalmente por la cantidad de datos y el cúmulo de cifras que contiene su exposición.

El señor ACHARAN ARCE (Presidente Accidental).— Advierto al Honorable Diputado que dispone de 3 minutos para hacer uso de la palabra.

El señor UNDURRAGA.— Pero en seguida disponga del tiempo del Comité Liberal, señor Presidente.

El señor ACHARAN ARCE (Presidente Accidental).— Puede continuar Su Señoría.

El señor UNDURRAGA.— En todo caso, aun cuando no sea posible dar respuesta inmediata a las observaciones del señor Ministro, es necesario destacar o hacer resaltar algunos aspectos de la dictación de este decreto, que ha sido llamado precipitado por muchas personas y que parece que contuviera o significara algo más que la simple compra o el simple pago del valor de sus instalaciones al Ferrocarril Salitrero.

Y esta historia del Ferrocarril Salitrero, Honorable Cámara, y del interés del Fisco por adquirirlo, no es nueva.

Hace algunos años, siendo Ministro de Fomento el señor Matías Silva, se presentó al Ministerio de Fomento el Gerente o representante del Ferrocarril Salitrero a ofrecerlo en venta al Fisco. Y en esa oportunidad intervino directamente el Honorable Senador don Fernando Alessandri para manifestar al representante del Ferrocarril Salitrero que su ferrocarril no valía nada sin la Empresa de Agua Potable de Iquique; y, en consecuencia, que cuando pudiera ofrecer al Fisco todo el conjunto del negocio, —aunque cuando es dis-

tinta la naturaleza de ambas empresas los dueños son los mismos— y cuando pudiera ofrecerlo en condiciones ventajosas para el Estado, entonces estaría a su vez el Fisco chileno o el Estado chileno, en condiciones de tratar esta negociación.

Pero posteriormente, Honorable Cámara, el 28 de agosto de 1941, en forma también precipitada que no tenía justificación alguna y que nunca ha podido explicarse, se dictó el decreto número 1,868, que lleva la firma del Presidente Aguirre Cerda y sus Ministros Schnake, Olavarría, Del Pedregal, Juan Pradenas, Raúl Puga, Salvador Allende, Domingo Godoy, Juan Bautista Rossetti, C. Valdovinos, Rolando Merino y Raimundo del Río. En este decreto se ordena expropiar los ferrocarriles de Pisagua a Negreiros, de Negreiros a La Noria y de San Pablo a Buenaventura y Lagunas. En su texto se hace prácticamente la historia de estas concesiones.

Pero, no obstante la precipitación con que fué dictado y la poca consulta que se hizo sobre este particular, ya que este decreto motivó entonces también una tempestad en esta Cámara, sus firmantes tuvieron alguna consideración respecto de los otros Poderes Públicos y se dieron cuenta de que no podían proceder como dueños y señores de este país, como reyes absolutos, porque en los considerandos mediante los cuales se justificaba esta expropiación se dijo 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 a que tal autorización se requiere".

Y yo pregunto, señor Presidente ¿es posible que tres años después se dicte este decreto que motiva estas sesiones y que ha provocado tantas críticas, con toda razón, sin haber leído siquiera este considerando 6.º del decreto anterior?

¿Que no se impusieron ellos mismos, los Gobernantes— y el Gobierno es uno solo y continuado— la obligación de proceder constitucionalmente, de consultar al Congreso Nacional y de pedirle los fondos para poder tomar posesión de estos bienes?

El señor ROSSETTI.— ¿Me permite, señor Diputado?

Entiendo, Honorable señor Undurruga, que esta limitación que estableció el decreto era sólo con respecto a la parte financiera, porque parece que en esa época no existían las leyes que autorizaron, en seguida, la emisión de bonos para adquirir este ferrocarril...

El señor UNDURRAGA.— Ya me voy a referir a la parte financiera...

—VARIOS SEÑORES DIPUTADOS HABLAN A LA VEZ.

El señor ACHARAN ARCE (Presidente Accidental).— ¿Admite interrupciones Su Señoría?

El señor UNDURRAGA.— Quiero que se respete mi derecho.

El señor ROSSETTI.— Pero se tienen que aclarar los problemas jurídicos que el Honorable señor Tomic ha planteado al señor Ministro de Vías y Obras, acerca de la expropiación y venta, sabiendo el Honorable señor Tomic que el señor Ministro no es abogado.

El señor UNDURRAGA.— Me estoy refiriendo al problema en general.

El señor TOMIC.— ¿Me permite Su Señoría? Son solamente dos minutos para leer una comunicación.

El señor UNDURRAGA.— Sí, señor Diputado.

El señor TOMIC.— Entre los firmantes del Decreto del año 41 hay una opinión, la del Honorable señor Rossetti, que conviene recordar. Voy a leer la opinión del señor Rossetti, publicada en el diario "La Opinión", del 6 de marzo de 1943. Dice lo siguiente.

Dice lo siguiente: Se titula "La precipitada negociación de compra del Ferrocarril de la "Nitrate Railways".

"La comunicación que un grupo de Diputados pertenecientes a los más diversos sectores políticos acaba de enviar al Presidente de la Cámara, ha causado profunda sensación.

"Es incuestionable que la posición asumida por los Diputados en defensa de los intereses permanentes del país está plenamente justificada por la importancia que reviste dicha negociación, por las circunstancias que la rodean y por el método insólito que se ha puesto en práctica para conducirla.

"El grueso volumen de la operación, que alcanza a la suma de cien millones de pesos, y la circunstancia que el Ferrocarril Salitrero de la provincia de Tarapacá debe pasar automática y gratuitamente a poder del Estado dentro de algunos años, no guarda relación con la metodología puesta en práctica para efectuar su adquisición por el Estado pagando esa crecida suma, ni con la celeridad que se ha impreso a la tarea de finiquitar la negociación a espaldas del Congreso.

"Son plenamente justas las razones que exponen los Diputados firmantes del documento dirigido al Presidente de la Cámara, puesto que efectivamente tiene un grave alcance para los intereses nacionales esta negociación precipitada que obligará indirectamente al Estado y que dejará al Congreso Nacional frente a un hecho consumado, sin posibilidad alguna de intervenir con la finalidad de impedir la transacción planeada o de modificarla substancialmente, de acuerdo con los intereses del país.

“El procedimiento empleado por el Ejecutivo, en este asunto, es erróneo y el método que se está aplicando es falso, puesto que pretende arrebatar al Parlamento la facultad que tiene de vigilar y controlar operaciones de la naturaleza del negocio que se trata de realizar.

“No hay ventaja alguna ni para el país ni para el Ejecutivo ni para nadie de que transacciones de esta importancia no sean ampliamente conocidas por organismos constitucionales como el Congreso y por la opinión pública. No es procedimiento justo el que se sigue al tratar de que un negocio de tan gruesa magnitud sea finiquitado por la Corporación de Fomento, una de cuyas comisiones estudia apresuradamente la cuestión en sesiones especialmente convocadas con la finalidad de llegar a un arreglo definitivo con la Empresa que tiene todavía la posesión del Ferrocarril Salitrero.

“Nadie aconseja tal premura, ni la calidad de la negociación reviste un carácter tan baladí que se la quiera ultimar en la Corporación de Fomento y en el Ministerio de Obras Públicas y Vías de Comunicación. Se trata de un asunto que compromete al Estado, que obligará al crédito del país y que, por consiguiente, no puede ser liquidado sin la anuencia y el conocimiento pleno del Parlamento.

“No puede darse de ninguna manera a esta operación el cariz de un negocio entre una empresa particular y la Corporación de Fomento, puesto que el Estado es dueño virtual de ese Ferrocarril y dentro de pocos años lo recibirá automática y gratuitamente. Se trata, por consiguiente, de un patrimonio del Estado que no puede ser negociado a espaldas del Congreso.

“La petición de antecedentes hecha por los Diputados es plenamente justa, y la denuncia hecha debe determinar la paralización inmediata de cualquiera especie de negociación, mientras el Congreso Nacional no se pronuncie sobre ella. Tal es la fórmula que responde al más genuino interés nacional, en este caso”.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor VARGAS PUEBLA.—¡Tremenda la “vuelta de chaqueta”!

El señor BERMAN.—¡Entonces no era Diputado!

El señor UNDURRAGA. — Proslgo, señor Presidente.

Como decía, señor Presidente, se impuso en ese entonces el criterio del Gobierno de que era necesario consultar al Honorable Congreso Nacional para que, constitucionalmente, pudiera proveer de fondos para efectuar esta negociación y no podía haber dudas ni sobre el texto ni sobre la interpretación del decreto porque se dijo: “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”.

Y ahora, señor Presidente, como una muestra de las cosas que están pasando, de estas que se resuelven de la noche a la mañana y...

El señor GODOY.—¡Más en la noche!...

El señor ACHARAN ARCE (Presidente Accidental).—Honorable señor Godoy.

El señor UNDURRAGA.—...que hacen recordar algunos sainetes...

Un señor DIPUTADO.—¡Algunos payasos!

El señor UNDURRAGA.—Señor Presidente, en realidad no comprendo cómo se pueden resolver estas cosas tan precipitadamente. Excuso de esta responsabilidad al señor Ministro de Vías y Obras Públicas, porque no es abogado y no puede saber estas cosas; pero este decreto lleva también la firma del señor Ministro de Hacienda, quien fué abogado del Consejo de Defensa Fiscal y defendió los intereses del Fisco y que, por lo tanto, conoce suficientemente bien la situación del norte.

¿Qué significa esto?

¿Por qué se hace, a espaldas del Congreso, cuando tres años atrás se dijo, con la firma de todos los Ministros del despacho, que era necesario consultar al Congreso Nacional y recabar su autorización, en términos de que esta autorización era lo que entendía el Gobierno por procedimiento constitucional?...

Ahora, señor Presidente, tenemos un decreto con tres firmas, mediante el cual se toma posesión del Ferrocarril Salitrero, se le imponen a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado obligaciones por 79 millones de pesos, y se condiciona el cumplimiento o el servicio de estas obligaciones respecto de la Empresa a los mensajes y a los proyectos de ley de presupuestos, en circunstancias de que la Constitución Política del Estado establece que el Congreso Nacional es soberano en esta materia y que sólo “en virtud de una ley se puede aprobar o reprobar el cálculo de entradas”.

Sin embargo, resulta que esta negociación se hace en forma absoluta, en forma precipitada, por un decreto que se dicta, como se dice vulgarmente, casi “entre gallos y media noche”. No se consulta al Congreso Nacional, no se consulta a nadie. Se compromete en 79 millones de pesos a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, y el Fisco, el Estado, va a darle a ésta 15 millones de pesos para poder rescatar los “debentures”. Y, posteriormente, señor Presidente, respecto del servicio de esta obligación, se deja estampado en el

decreto respectivo que todo este pago de la Empresa estará condicionado al hecho de que el Congreso acepte —porque esa es la verdad— los proyectos de Ley de Presupuestos donde van a ser incluidos estos fondos...

El señor LOYOLA.—Podría prorrogarse la hora al señor Undurraga, señor Presidente.

El señor TOMIC.—Que se le prorrogue la hora al Honorable señor Undurraga, señor Presidente.

El señor ROSSETTI.—¡Ojalá!

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor ACHARAN ARCE (Presidente Accidental).—Solicito el asentimiento de la Honorable Cámara para prorrogar la hora. ¿Por cuánto tiempo, Honorables Diputados?

El señor ROSSETTI.—Hasta que hablen los demás señores Diputados...

El señor YAÑEZ.—Hasta que termine el Honorable señor Undurraga, señor Presidente.

El señor ROSSETTI.—¡Hasta que terminen todos!

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor ACHARAN ARCE (Presidente Accidental).—¿Podríamos prorrogar la sesión por una hora?...

El señor CARDENAS.—¡No, señor Presidente!

VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.—¡No, señor Presidente!

El señor ACHARAN ARCE (Presidente Accidental).—Entonces, se podría prorrogar por un cuarto de hora.

Acordado.

Puede continuar el Honorable señor Undurraga.

El señor UNDURRAGA.—Como estaba diciendo, señor Presidente, este procedimiento que se ha usado no es constitucional. Yo invoco, en estos momentos, la propia opinión del Honorable señor Rossetti, que es abogado, que ha sido Ministro de Estado, que firmó el decreto anterior, sobre la constitucionalidad de este decreto.

No es, pues, constitucional el procedimiento.

Yo quiero argumentar con las propias razones del Gobierno sobre la Inconstitucionalidad de este decreto. Se está haciendo tabla rasa...

El señor GODOY.—¡Hace rato!

El señor UNDURRAGA.—...y ¿por qué no decirlo?, se está burlando al Congreso Nacional. No puede admitirse que se diga en un decreto que en los proyectos de Ley de Presupuestos se consultarán estas sumas. Y todo este negocio, el pago a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado estará condicionado al hecho de que esta consulta, este proyecto, este deseo del Ejecutivo, sea aprobado por el Congreso.

Pero aún hay más, señor Presidente. En

este decreto se hace tabla rasa de muchas cosas. No sólo de la constitucionalidad. ¡Si hay otras disposiciones que aparecen infringidas! No se trata sólo de las de orden constitucional. Así, por ejemplo, aparece infringido el N.º 6.º del Decreto N.º 1868, de 28 de agosto de 1941.

También hay otras leyes infringidas.

Cuando se rompe la Ley, cuando se desprecia la norma constitucional, cuando se deja a un lado el principio jurídico por el cual nos debemos regir, se acaba toda institución que pueda existir en una República democrática, no puede seguir el libre juego de los poderes públicos, no puede haber ni fiscalización ni puede haber control alguno. Y entonces el Ejecutivo se constituye en amo y señor absoluto poco menos que de vidas y haciendas.

¿Qué ha ocurrido aquí con este Decreto? Que en otra de sus disposiciones se establece que todas las cuestiones con el Ferrocarril Salitrero quedan finiquitadas, se declaran totalmente canceladas las obligaciones recíprocas que hasta la fecha de este Decreto existan o hubieren existido entre el Fisco y The Nitrate United Railways Company Ltd., provenientes de cualquiera causa, y finiquitados todos los juicios que se hubiesen producido, cualquiera que sea el estado en que se encuentren.

El señor GODOY.—Lea otros párrafos, Honorable colega.

El señor UNDURRAGA.—Se olvida, Honorable Cámara, que hay una Ley que prohíbe transigir los juicios con el Fisco sin autorización del Congreso.

El señor ROSALES.—Pequeño el olvido.

El señor UNDURRAGA.—Entonces todo lo podemos hacer por decreto.

El señor GODOY.—Lea el número 4, por favor, Honorable colega.

Ruego a Su Señoría que lea el número 4. Su Señoría tiene a la mano el Decreto.

El señor UNDURRAGA.—Dice el número 4: "4.º The Nitrate Railways Ltd. desahuciará por su cuenta al personal de empleados y obreros actualmente en servicio, de manera que la entrega a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado de las distintas concesiones y bienes que constituyen los Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá, objeto de este decreto, se haga sin compromisos u obligaciones legales de ninguna clase respecto de ese personal".

¡Si también se está modificando la legislación del trabajo! ¡Si también se ha hecho tabla rasa, se ha eliminado, señor Presidente, de una plumada al Congreso Nacional. Se ha hecho tabla rasa de las disposiciones constitucionales, las más imperativas de toda nuestra Carta Política, que establecen lo que sólo puede hacerse en virtud de una Ley. De una plumada se pretende derogarla. De otra plumada se pretende también

derogar las disposiciones de una Ley que prohíbe transigir los juicios fiscales y, finalmente, se pretende echar al bolsillo, mediante este Decreto, todo el Código del Trabajo.

Ahora me explico, señor Presidente, por qué están ocurriendo algunas cosas extrañas en este país, porque en estas condiciones, cuando se llega al absolutismo — y al absolutismo transitorio —, cuando se llega a esta condición, se vulneran todas las disposiciones y nada les importan las fiscalizaciones que pueden venir, a quienes vulneran el régimen jurídico.

El señor TOMIC.—Tiene toda la razón Su Señoría.

El señor UNDURRAGA.—¿Qué cosa más grave podría haber en este Decreto, dejando a un lado la cuestión pesos?

Quiero ponerme por un momento, por un instante, en el caso de que esta negociación haya sido estudiada por el señor Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación a través de sus organismos, y que esta negociación aparezca conveniente, de una conveniencia que también es discutible, pero quiero ponerme en este caso. ¿Y esto otro no le dice nada al país?

Si esto es más significativo, señor Presidente, que la propia candidatura presidencial del Vicepresidente de la República. Y todavía esto es peor. Si estamos destruyendo nuestro sistema jurídico; estamos destruyendo la única base sobre la cual pueden ejercitarse todas las actividades, ejerciendo derechos y cumpliendo obligaciones, es decir, dentro del respeto mutuo.

Yo sólo quería referirme a este aspecto, señor Presidente, porque, dada la brevedad de esta sesión, no me ha sido posible comparar o rectificar las cifras que nos ha dado el señor Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación; pero someto estas consideraciones a la atención de mis Honorables colegas, para que vean hasta dónde llega la gravedad de este Decreto, sin perjuicio de que en otra oportunidad pueda continuar ocupándome de él.

El señor ROSSETTI.—¿Me permite una interrupción, Honorable colega?

El señor UNDURRAGA.—Nada más, señor Presidente.

El señor ACHARAN ARCE (Presidente Accidental).— El Honorable señor Rossetti había solicitado la palabra.

El señor GODOY.—No, señor Presidente; está en seguida el Comité Progresista Nacional.

El señor CARDENAS.—¿Cómo no lo vamos a oír!

El señor ACHARAN ARCE (Presidente Accidental).— Corresponde el turno siguiente al Comité Progresista Nacional.

Ofrezco la palabra.

El señor CARDENAS.—¡Ahora se respetan los turnos, señor Presidente!

El señor VARGAS PUEBLA.—Pido la palabra, señor Presidente.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor ROSSETTI.—Entonces, quiere decir que Sus Señorías no quieren oír.

Sus Señorías tienen todas las razones, pero no quieren conocer opiniones contrarias.

El señor ROSALES.—Es que Su Señoría viene hasta esta Cámara nada más que a defender cosas como ésta.

¿Por qué no viene a defender proyectos en bien del país?

El señor ROSSETTI.— ¡También los he defendido, Honorable Diputado!

El señor ROSALES.—¡Hace tres meses que no viene a la Cámara!

El señor ACHARAN ARCE (Presidente Accidental).— Puede hacer uso de la palabra el Honorable señor Vargas Puebla.

El señor VARGAS PUEBLA.—Señor Presidente, Honorable Cámara: Creo que no hay para qué insistir más en demostrar la desgraciada gestión que el Gobierno ha realizado con motivo de ésto que debiéramos llamar "el escándalo del Ferrocarril Salitre-ro" y que refleja una vez más la falta de capacidad de los personeros del III Frente, que hacen alarde de saber gobernar"...

El señor BERMAN.—¡Y antes de las elecciones!

El señor VARGAS PUEBLA.—Los antecedentes que han dado a la Honorable Cámara los Honorables Diputados señores Loyola y Tomic, la exposición que acabamos de oír sobre la violación a claros preceptos jurídicos al Honorable señor Undurraga, están demostrando claramente que el Gobierno ha venido atropellando todas las normas constitucionales y los precedentes históricos de cómo, en el pasado, se han realizado estas gestiones, en que andan en juego millones de pesos.

Lo que más poderosamente llama la atención al país y a nosotros es el hecho, el empeño del Gobierno por atropellar la Ley, por torcerle la nariz a la Constitución, por escamotearle un legítimo derecho a la ciudadanía, representada por sus Parlamentarios en el Congreso Nacional.

Si había, como afirma el señor Ministro, la urgencia de esta negociación, nada impedía al Gobierno marchar por los cauces legales, de los cuales es tan celoso en otras ocasiones, cuando se trata de impedir que los obreros ejerciten su legítimo derecho de petición o de reunión o de que manifiesten su pensamiento por escrito. Este Gobierno ha querido demostrarse celoso defensor de

Las leyes y de la Constitución, y aquí ha quedado al desnudo, al descubierto, cuál es la orientación del Gobierno del Tercer Frente, no sólo en materia política, sino también en materia de política internacional, en materia de política económica y en materia de negocios nacionales.

Decía, señor Presidente, que si para el Gobierno era premiosa la tramitación de este negocio, bien podría haber pedido urgencia para el anteproyecto que hay en la Honorable Cámara y que el Honorable señor Tomic manifestó que se había presentado durante el Gobierno del señor Aguirre Cerda.

En realidad, el Gobierno no ha tenido interés en que la opinión pública conociera este asunto a través del Congreso Nacional.

Entre las observaciones que formuló el señor Ministro hay una que no ha dejado de llamarnos la atención. El dice que el Ferrocarril Salitrero pierde actualmente cinco millones de pesos al año.

Este ferrocarril tiene que pasar íntegro a poder del Fisco en once años más; o sea, al perder cinco millones de pesos al año, en once años perderá 55 millones.

El señor TOVARIAS (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— ¿Me permite, Honorable Diputado? En realidad, yo me referí al dato que dió el Honorable señor Loyola. Si es o no exacto el dato, no tiene mayor importancia...

El señor LOYOLA.—¿Me permite aclarar la situación, Honorable señor Vargas Puebla?

Yo manifesté que hasta 1941 las pérdidas del Ferrocarril Salitrero sumaban cinco millones 950 mil pesos 75 centavos y que, posteriormente, en 1942, tuvo una utilidad de 952 mil pesos.

En 1943 perdió 2 millones 25 mil pesos; en 1944 perdió 3 millones 316 mil pesos, y en 1945 perdió 3 millones 670 mil pesos.

El señor VARGAS PUEBLA.— Es posible como la pérdida va en escala ascendente, que ésta sea para el presente año de una suma que ascienda a 5 millones de pesos, lo que en once años totalizaría 55 millones de pesos.

Esto es lo que quiere salvar el Gobierno actual a la Compañía dueña del Ferrocarril Salitrero. Por lo demás, no podemos aventurarnos a afirmar que otras personas están metidas en esta negociación, desde todo punto de vista onerosa para el interés nacional.

Yo quiero puntualizar un hecho, señor Presidente, que destacó el Honorable señor

Undurraga, sobre el cual es conveniente insistir, y que también señaló el Honorable señor Tomic.

De las negociaciones que anteriormente se hicieron aparece que actualmente se le está regalando a esta Compañía la Empresa de Agua Potable, o sea, la parte más valiosa que tenía este negocio ha sido rechazada de plano, así generosamente. El Gobierno no tiene interés en ello.

Luego, lo que es más escandaloso, es la situación en que se deja a los seiscientos trabajadores de esta Empresa, entre empleados y obreros.

El señor Ministro nos dice que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado los acogerá a sus leyes en adelante, trasladándolos.

Pero, en este instante, ¿quién los resguarda, qué garantía tienen en estos momentos, cuando los propios obreros, angustiados por la situación que ven sobrevenir para ellos y sus hogares han tenido que acordar un paro de protesta en el día de ayer, en vista de que el Gobierno hace una negociación en que no hay ninguna consideración para el capital humano, para el hombre de trabajo, para el que mueve las locomotoras, para el que moviliza los carros, para el factor principal en cualquier economía?

El señor ROGERS.— ¿Me permite, Honorable Diputado?

Comparto plenamente el concepto acerca del valor del capital humano.

Sin embargo, sólo quiero recoger, de las palabras del señor Ministro, un concepto que es muy importante. Y es el concepto que han tenido los tasadores en el momento de avaluar este ferrocarril.

El señor Ministro, a mi juicio, se ha fundado bien en el prestigio de las personas que forman la Comisión de Hombres Buenos; don Juan Lagarrigue, don Héctor Marchant y don Pedro Lira Urquieta.

Sin embargo, señor Presidente...

Como va a terminar la hora, señor Presidente, yo quisiera que se me prorrogara el tiempo para terminar mi idea.

El señor ACHARAN ARCE (Presidente Accidental).— No hay número en la Sala, Honorable Diputado, y, por lo tanto, no se puede tomar ningún acuerdo.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor ROGERS.— Quería referirme, señor Presidente, al criterio con que estos Hombres Buenos ha avaluado este ferrocarril desde el punto de vista del costo de reproducción.

El costo de reproducción, según dicen los mismos técnicos, remitiéndose a don Raúl Simón...

El señor ACHARAN ARCE (Presidente Accidental). — Permítame, Honorable Diputado. Ha llegado la hora.

Se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión a las 21 horas 15 minutos.

ENRIQUE DARROUY P.
Jefe de la Redacción