

ACTAS DE LAS SESIONES DEL INSTITUTO

SESIÓN EN 29 DE NOVIEMBRE DE 1892

Se abrió la sesión á las 9 P. M. presidida por el señor Vergara Montt Enrique.

Asistieron los señores:

Barriga Eduardo, Klein Víctor, Larena Alberto, Lastarria Washington, Prado Francisco J., Santa María D. Víctor, Torres Diego A., Torres Rogerio, Valdés Verdugo A., y el secretario.

Se leyó y aprobó el acta de la sesión anterior.

Se dió cuenta:

1.º De haberse recibido una serie de ejemplares del «Informe sobre el ferrocarril y puerto de Pichilemu» por el ingeniero Furnivall, obsequio de don Agustín Ross.

2.º De un obsequio del señor Higinio González que consiste en tres planos de los trabajos que se ejecutan en el puerto de Odessa.

Se acordó dar las gracias á ambos señores, debiendo mandarse al señor Ross una colección completa de los Anales publicados, y al señor González una carta pidiéndole comunicaciones sobre los trabajos á que se refieren los planos enviados.

Se hicieron diversas consideraciones sobre estos obsequios, insinuándose la idea de abrir discusión sobre ellos ó hacer un juicio crítico. De esta manera quedarán también cumplidos los deseos de los obsequiantes. Igualmente se hizo presente que en poco tiempo más tal vez sería conveniente y aun necesario formar diversas comisiones especiales que se encarguen de estos juicios críticos. Por fin quedó acordado que con los temas tratados en los folletos y obras recibidas, se formaría una tabla para las futuras discusiones, prefiriendo aquellos asuntos que sean de utilidad pública más inmediata.

Se siguió con la discusión sobre «protección á los ferrocarriles» dándose por terminada la del capítulo A é iniciándose la del capítulo B: Forma de la protección.

Se dió lectura á los diversos puntos que abraza el capítulo, el que se puso en discusión general.

No habiéndose hecho observación se pasó á la discusión particular. Las ideas expuestas sobre el primer artículo se refirieron, unas á la liberación de derechos de aduana y otras á los fletes con tarifa reducida de los ferrocarriles del Estado.

En cuanto á la liberación de derechos de aduana, el señor Santa María opina que si bien ha sido costumbre concederla, ella envuelve sus peligros, dados los abusos que pueden cometerse. Fundado en esto cree que no debe concederse tal liberación de derechos.

El señor Vergara cree lo mismo y agrega que la liberación es tanto menos necesaria si se toma en cuenta que los rieles y máquinas no pagan derechos de internación. Los carros pagan derecho é igualmente el cemento.

El señor Barriga cree aun que valdría la pena recargar el fierro con 15 por ciento, pues en tal caso se protegería la construcción de puentes con piedras y materiales del país.

Se siguió á este respecto con la exposición de algunas consideraciones sobre los materiales con que cuenta el país para la fabricación de cemento, refiriéndose al establecimiento de La Calera.

El señor Vergara, en vista de lo que antes ha expuesto, dice que por otro lado el monto de los derechos es reducido, é igualmente lo serian las ventajas de esta forma de protección, que llegarían á ser insignificantes. Mientras tanto los abusos que se cometan por la liberación de derechos, pueden ser considerables.

Como resultado del cambio de ideas habido, se acordó lo siguiente:

«Se declara que no es conveniente adoptar la liberación de derechos de aduana como forma de protección.»

La moción primitiva, presentada por el señor Vergara, iba precedida de la frase: «Considerando que los rieles y máquinas no pagan derechos de internación, lo que reduce el monto de ellos, haciendo entonces insignificante ó reducida esta forma de protección.» Este considerando se suprimió por indicación del señor Klein.

En lo tocante á fletes prevaleció la misma idea de no ser aceptable la reducción por los ferrocarriles del Estado.

El señor Santa María, tomando en cuenta que se tratará aquí de gruesas partidas, y sin aceptar los fletes reducidos, cree que, sin embargo, deberán darse facilidades al concesionario para el transporte de los materiales que necesite en la construcción de la vía. En este sentido cree que podrá permitírsele al concesionario el uso de la vía de los ferrocarriles del Estado, debiendo él mismo efectuar el transporte en trenes con su propio equipo. Esto en cuanto se trate de

ferrocarriles de trocha ancha. La dificultad se presenta en los de vía angosta. En este caso cree que pueden ponerse á disposición del concesionario trenes completos, si que debiendo valorizarse el flete, el que por ejemplo podría fijarse como de 5.^a ó 6.^a clase, es decir, tal que pague los costos del transporte que hacen los ferrocarriles del Estado.

El señor Larenas observa que los ferrocarriles de vía ancha podrían optar entre uno y otro sistema, lo que el señor Santa María no encuentra conveniente. El transporte con equipo propio tiene la ventaja de que el concesionario ya de antemano puede comenzar con la adquisición de su material rodante.

Se hicieron en seguida diversas observaciones sobre la concesión de pasajes libres por los ferrocarriles del Estado, estando todos de acuerdo en que éstos deberán negarse en absoluto por los innumerables abusos á que ellos se prestan.

En cuanto á fiscalizar si las mercaderías trasportadas realmente se emplean en la obra comprendida por el concesionario, se observó la dificultad de mantener la vigilancia necesaria, conviniéndose en que el concesionario deberá indicar anticipadamente el número de toneladas que quiera trasportar. El cálculo de ellas puede hacerse por otra parte, al tratarse de la construcción.

También se observó que la carga y descarga deberá ser de cuenta del concesionario, y en este sentido el flete por tren completo en el 2.^o modo de transporte, se considerará como de 6.^a clase.

Se dió por entendido que el concesionario deberá someterse en absoluto á los reglamentos y órdenes de servicio de los ferrocarriles del Estado de que se valga para el transporte; en caso de accidentes, el concesionario será responsable de los que se produzcan al valerse de trenes propios.

En fin, formuladas las diversas ideas expuestas, ellas fueron aprobadas como sigue:

1.^o «Se declara igualmente que en principio no es aceptable como forma de protección la tarifa reducida de los ferrocarriles del Estado, negándose ella en absoluto á los pasajeros.

2.^o «Para los ferrocarriles de trocha normal podrá permitirse en los ferrocarriles del Estado el tránsito de convoyes organizados con material propio del interesado y servido por sus empleados.

3.^o «Para los ferrocarriles de trocha diferente se podrá permitir á los concesionarios el transporte de todo su material en trenes completos, por los que pagarán tarifa de 6.^a clase.

4.^o «La carga y descarga es de cuenta del concesionario.

5.^o «El concesionario deberá indicar anticipadamente el número de toneladas que quiera trasportar.

6.^o «El concesionario se someterá en absoluto á los reglamentos y órdenes

de servicio que reciba de la administración de los ferrocarriles del Estado. En caso de accidentes será responsable por los que se produzcan con sus trenes propios.»

Con esto se levantó la sesión. Eran las 10¼ P. M.

ERNESTO 2.º FRICK

Secretario

FRANCISCO VIDAL GORMAZ

Presidente

SESIÓN EN 1.º DE DICIEMBRE DE 1892

Se abrió la sesión á las 9 P. M., presidida por el señor Francisco Vidal Gormaz y con asistencia de los socios señores:

Barriga Eduardo, Torres Diego A., Lastarria Washington, Torres Rogerio, Larenas Alberto, Vivanco Benjamín, Labatut Enrique, Vergara Montt E., y Prado F. José, Valdés V., Alfredo.

Leída el acta de la sesión anterior, fué aprobada después de una rectificación del señor Barriga.

Se pasó en seguida á la discusión de los incisos 2.º, 3.º y 4.º del artículo B, que dicen:

2.º Emisión de bonos garantidos por el Estado sobre una parte del valor del ferrocarril.

3.º Préstamo del gobierno con garantía del ferrocarril.

4.º Suscripción de acciones fiscales.

El señor Vergara Montt pide que se discutan en conjunto.

Usaron de la palabra los señores Torres Diego A., Prado y Barriga, en el sentido de hacer ver la conveniencia que resultaría de que el Estado fuera accionista en estas empresas, dando para ello muchas razones de verdadera utilidad, las que fueron impugnadas por los señores Lastarria y Larenas, que están por la completa independendencia de estas empresas con respecto al Estado.

El señor Vergara Montt demuestra con acopio de datos y razonamientos la conveniencia de que el Estado tome acciones ú obligaciones en esta clase de ferrocarriles. Estando con esto de acuerdo con las ideas emitidas posteriormente por los señores Lastarria y Larenas, que creen que deben emitirse bonos por las compañías con garantía del Estado.

El señor Vivanco usa de la palabra para demostrar que todos los arbitrios propuestos no son eficaces ni de actualidad; que á su juicio lo que debe hacer-

se es la garantía del Estado por el valor total de la obra, valor formado por ingenieros ó funcionarios del Estado. Aduce como prueba los hechos verificados hasta el día en las distintas empresas ó concesiones de nuestro país.

El señor Vergara Montt contesta condenando en absoluto la subvención total, la que sólo admite para ferrocarriles internacionales ó de utilidad más general, pero no para los ferrocarriles que sólo deben beneficiar una localidad. La garantía del valor total de la obra por el Estado sería la absorción de estas empresas por el Estado; la falta completa de esta garantía, la intromisión del elemento extranjero, casos ambos que cree deben evitarse.

Se siguió á este respecto una larga discusión en que tomaron parte casi todos los señores presentes, y, por indicación del señor Presidente se resolvió votar separadamente los tres incisos.

El señor Vergara Montt dió al inciso 2.º la siguiente redacción: «La forma 2.ª de protección es aceptable siempre que sea sobre el 50% del costo del ferrocarril y que se haya calculado para éste una entrada líquida anual de 4½% sobre su costo total.»

Puesto en votacion en esta forma fué aprobada por 8 votos contra 2.

Votada en la misma forma la 3.ª, fué rechazada por 7 votos contra 3.

La 4.ª se votó en la forma siguiente: «Es aceptable la 4.ª forma de protección cuando se trate de un ferrocarril cuya producción calculada lo esté en un 4½%, siendo las acciones privilegiadas en un 5%.»

Votada en esta forma, fué rechazada por 7 votos contra 3.

Se levantó la sesión, á las 10½ P. M.

ERNESTO 2.º FRICK

Secretario

CARLOS HERMANN

Presidente

SESIÓN ORDINARIA EN 6 DE DICIEMBRE DE 1892.

Se abrió la sesión á las 9 P. M. presidida por el señor Anselmo Moraga. Asistieron los señores:

Avalos Carlos G., Barriga Eduardo, Donoso Carlos, Garcés P. Federico, Hermann Carlos, Klein Víctor, Labatut Enrique, Larenas Alberto, Nogués Alfonso, Santa María D. V., Santelices Víctor, Torres Rogerio, Valdés Verdugo A., y el secretario.

Se leyó y aprobó el acta de la última sesión ordinaria celebrada el 1.º de noviembre.

Se dió cuenta:

1.º De una carta del señor Vergara Montt en que escusa su asistencia á la presente sesión y á la próxima del jueves.

2.º De que el señor Alberto Herrmann obsequiaba al Instituto varios ejemplares de su trabajo sobre «El comercio exterior de Chile».

3.º De una carta del tesorero señor Avalos, en que hace renuncia de su puesto, en vista de que con frecuencia tiene que ausentarse de Santiago, quedando en la imposibilidad material de cumplir con las exigencias del puesto.

Después de algunas observaciones y de la exposición hecha por el señor Avalos, se acordó aceptar su renuncia.

En cuanto á la elección del nuevo tesorero se había pensado hacerla en la próxima sesión ordinaria de enero, la que se acordó que sería la última de esta clase antes de vacaciones.

Posteriormente quedó acordado que la elección tendría lugar el jueves 15 del presente en la sesión extraordinaria que se celebrará ese día, debiendo citarse especialmente con indicación del asunto que va á tratarse.

El secretario dió cuenta de los acuerdos tomados por la Junta Directiva en su última sesión celebrada el 7 de noviembre, los que en resumen son los siguientes:

1.º Envío de francos 108.—Para cubrir la suscripción de LA SEMAINE, LE GÉNIE CIVIL y ANALES DES PONTS ET CHAUSSÉES por el presente año.

2.º Renovación para 1893 de las suscripciones á las mismas revistas que hasta ahora ha recibido el Instituto, suprimiendo THE GRAPHIC.

3.º Personería jurídica. Envío de esquelas á los socios que no han firmado la escritura suplicándoles pasen á hacerlo.

4.º Suscripción del contrato de arriendo celebrado con el señor Carlos Riesco.

5.º Encuadernación de tres ejemplares de los Anales, para la Biblioteca y la Mesa.

6.º Envío de circulares á diversas sociedades científicas, solicitando canje de publicaciones y remitiéndoles la última entrega de los ANALES.

Se ha dado preferencia á las sociedades españolas y americanas.

7.º Resolución sobre socios perteneciente al Instituto, estableciendo que se consideran tales los que aparecen en la lista publicada en la entrega de los Anales del 15 de octubre, con excepción del señor Luis A. Domínguez que ha avisado no seguir. Se había acordado escribir á otros tres preguntándoles si piensan reincorporarse y tener presente á otros tres que se encuentran en Europa.

Se insinuó la idea de tomar alguna resolución sobre los socios calificados de ausentes, á los que se podría exhonerar del pago de cuota mientras permanezcan fuera del país.

El señor Santa María encuentra que los acuerdos generales sobre este asunto tienen sus defectos y cree mejor resolver especialmente en cada caso particular.

Se llama la atención sobre los estatutos, que son terminantes en lo que se refiere á socios morosos.

El señor Moraga expresa la conveniencia de remitir un ejemplar de los estatutos á todo socio nuevo, y que deberían imprimirse por separado para tal objeto.

El secretario expone que aun no ha creído conveniente hacerlo, mientras no esté despachada la escritura que legaliza los estatutos, pues en la copia autorizada deberá fundarse la publicación.

La proposición del señor Avalos para insertar avisos en los Anales, llamando la atención de los socios sobre el artículo de los estatutos que se refiere a los morosos, fué combatida por los señores Herrmann y Donoso, acordándose el envío de circulares impresas cuando llegue el momento de tener que aplicar el citado artículo á alguno de los socios.

El mismo señor Herrmann observa la conveniencia de hacer distinción entre socios titulados y no titulados y después de algunas observaciones, se acordó que la Junta Directiva presente al respecto un proyecto de reglamento.

Por fin, se leyó la carta del señor Collingwood, secretario de la Sociedad Americana de Ingenieros Civiles de Nueva York de que se había dado cuenta en la sesión de cuatro de octubre. Se dió lectura al programa de los temas que se tratarán en el Congreso Internacional de Ingenieros que se celebrará en Chicago el año venidero y al cual se refiere la carta citada.

Después de cambiar ideas sobre ese asunto e invitación hecha por el señor Collingwood, se aprobó la indicación del señor Herrmann para mandar circulares á los socios, llamándoles la atención sobre dichos temas, que se publican en el número de los ANALES del 15 de noviembre, para el caso de que algún miembro quiera remitir algún trabajo sobre los asuntos á que ellos se refieren.

Se levantó la sesión á las 10¼

ERNESTO 2.º FRICK
Secretario

ANIBAL CONTRERAS
Presidente

SESIÓN EN 13 DE DICIEMBRE DE 1892

Se abrió la sesión á las 9 P. M. bajo la presidencia del señor Carlos Hermann.

Asistieron los señores: Coe José Luis, Labatut Enrique, Labeyrie Enrique, Larenas Alberto, Prado Francisco J., Santa María D. Víctor, Sotomayor Santiago, Valdés Verdugo A., Vergara Montt E. y el secretario.

Se leyó y aprobó el acta de la sesión del 1.º del presente mes.

Fué propuesto como socio de número el ingeniero don Eujenio 2.º Bobillier del Valparaíso, por el señor Carlos Herrmann.

Se dió cuenta:

1.º De haber recibido una oferta de «La Economía» para vender en 50 pesos la obra de Rondeles «L'arts de batir» y otras más.

2.º De que el señor Fernando Boutroux había mandado un folleto que contiene su solicitud para construir una dársena en Valparaíso.

3.º De una carta del señor Ernesto Pearson, capitán-ingeniero del Estado Mayor, con la que remite tres ejemplares del plano de Colmo y Concón.

Se acordó darle las gracias.

El señor Larenas hace en seguida diversas consideraciones sobre la cesión de terrenos fiscales al concesionario de algún ferrocarril. Cree que convendría incluir este procedimiento como uno de los sistemas de protección.

Hace también consideraciones sobre la exención de derechos por la exportación de pastas metálicas, hecha por el concesionario.

Hízose presente al respecto que las pastas de cobre ó plata no pagan derechos de exportación.

Por otra parte, se expusieron diversas ideas sobre el carácter de los terrenos fiscales, quedando establecido que los segundos se consideran como de particulares para los efectos de la declaración de utilidad pública que exige la concesión.

En cuanto á la sesión de terrenos fiscales, el señor Santa María observa que ella es cuestión de la concesión misma y que todo queda comprendido en la declaración de utilidad pública.

Establecido ésto no fué pues necesario formular declaraciones especiales sobre las observaciones del señor Larenas, desde que la noción de utilidad pública abarcaría también los puntos indicados.

Se pasó con esto á la discusión del artículo 5.º del capítulo B, que dice: Subvención fija.

El señor Prado encuentra que en general esta forma de protección es mala, que sólo en ciertos casos puede aceptarse y que entonces la subvención debe estar en relación con el capital.

En tal caso ya más bien se llega á otro de los puntos del programa.

El señor Vergara cree que la subvención es cuestión de circunstancias y dependerá en muchos casos de los fondos que disponga el Estado. En general, sólo en ciertos casos encuentra aceptable la subvención fija y cree mejor la garantía de un tanto por ciento del capital.

El señor Santa María observa que, en general no se usa la subvención fija de

parte del Estado y que donde se nota ella se debe á las comunas. Por otra parte, en Bélgica, p. e., la garantía es del 5% y no fija, pero el Gobierno está autorizado para traducir este 5% en cierta suma fija, si así conviene, y sin que esto importe el establecer realmente la subvención fija como forma de protección. Podría ella, sin embargo, aceptarse en los ferrocarriles estratégicos, p. e., los que como tales no entran en los estudios que son del resorte del Instituto de Ingenieros.

El señor Vergara en vista de las ideas expuestas sobre este punto, presenta la siguiente indicación:

«La subvención fija es sólo aceptable como forma de protección que pueda dar la comuna.»

El señor Santa María hace notar que la comuna puede proteger á la empresa no sólo de este modo, sino comprando acciones p. e. de la misma manera que cualquier particular.

El señor Larenas encuentra que la indicación del señor Vergara toca un asunto extraño á la cuestión al referirse á la comuna, desde que la discusión versa sobre la protección de Estado.

Después de una larga discusión el señor Vergara observa que el objeto que se persigue es preparar la opinión sobre los puntos que abraza la discusión, con el objeto de señalar, si se puede, el camino más conveniente para elaborar en el futuro un proyecto de ley relativo al asunto. Lo que se trata de hacer es fijar las bases para ello, y en este sentido la idea que envuelve su indicación no es más que una declaración y no un inciso de lo que pudiera llegar á ser proyecto de ley.

El señor Larenas insiste mucho en que se elimine lo referente á la comuna y que la declaración se refiera lisa y llanamente al Estado. En este sentido presenta la siguiente indicación:

«No es aceptable la subvención fija por el Estado.»

Puestas en votación las dos indicaciones hechas, se obtuvo el siguiente resultado:

La del señor Larenas fué aprobada unánimemente y la del señor Vergara lo fué por 10 votos contra 1.

Siguiendo la discusión y por indicación del señor Santa María se tomaron en conjunto los artículos 6.º y 7.º del capítulo B. que dice:

6.º Garantía sobre una parte del capital.

7.º Garantía sobre el capital.

El señor Vergara da lectura á algunas consideraciones hechas en el programa general de discusión, relativas á la clasificación de los ferrocarriles. Siendo la garantía en muchos casos un medio para reunir los capitales, cree que en los

ferrocarriles internacionales ella puede referirse al total del capital. Pero esta clase de ferrocarriles, bajo el punto de vista de que se trata, es muy especial y no entra propiamente en el campo de nuestra discusión.

Aceptando para ellos la garantía sobre el total, queda pendiente la cuestión sobre si esta forma de protección es igualmente conveniente para los ferrocarriles de interés general, local ó industrial; si puede aceptarse en todos los casos ó sólo en algunos, asunto grave y de trascendencia.

Descartando de la discusión los ferrocarriles estratégicos y los internacionales, el señor Santa María cree que si la garantía ha de ser sólo una protección, ella debe ser limitada. Si el Estado hubiera de garantizar el total del capital, más cuenta le haría emitir bonos y construir la línea él mismo. La garantía en esta forma equivaldría á pedir al Estado el capital mismo para la empresa, lo que de ningún modo es conveniente. En otras partes se garantiza sólo lo que falta del capital, siempre que esta suma no pase del 50 por ciento. En Bélgica al presentarse solicitudes pidiendo garantía del 4 por ciento sobre el capital total, el Estado ha negado la concesión en esta forma y ha preferido emitir él mismo bonos que ganaban el 5 por ciento.

El señor Vergara hace algunas observaciones sobre las dificultades que entre otras pueden presentarse en la administración de los ferrocarriles internacionales. Cree que en ellos es aceptable la garantía sobre el total, pero que no sucede lo mismo en los ferrocarriles de interés general y otros.

El señor Santa María indica además como peligro de la garantía total el que con ello se quite todo estímulo al empresario, el que fía en la protección sin preocuparse de mejorar la situación financiera de la empresa.

El señor Vergara da lectura á algunas consideraciones del programa sobre el abandono de entradas que hagan el Fisco como forma de protección, abandono que realmente no importa un desembolso para el Estado. Establece en seguida que la garantía sobre el capital total deja de ser un amparo, que es lo que se quiere que sea, y se convierte en un favor.

El señor Santa María acepta el capital total como base de garantía en el caso que el ferrocarril pase al Estado después de cierto tiempo. Ya entonces no se trata de una protección propiamente tal, ni tampoco de subvención. El Estado hace simplemente un negocio ó lleva á cabo una combinación financiera.

El señor Prado cree también que la garantía sobre el total es aceptable principalmente para ferrocarriles internacionales ó extratéticos.

El señor Santa María establece que en Bélgica el Gobierno está autorizado para garantizar hasta el 50 por ciento del capital; pero que en realidad dicha garantía no alcanza sino el 25 por ciento.

El señor Prado hace notar que hay ventaja en que la protección se haga con

bonos del Estado y no en forma de intereses del capital; mientras estos quedan fijos, los desembolsos que exigen los primeros disminuirán año por año, pues ellos envuelven la amortización.

Por fin, el señor Santa María hace indicación para *«que la garantía se refiera á lo que falta del capital, no pudiendo pasar de 50%»*

La indicación fué aprobada con la siguiente agregación del señor Vergara *«en general para todos, eliminando los ferrocarriles extratéticos é internacionales.»*

Se pasó á la discusión del artículo 8.º que sigue: Prima sobre kilómetro-tonelada.

El señor Santa María estima difícil la fijación de una base en ese sentido.

El señor Vergara cree que se tendría una base para establecer la protección por tonelada arrastrada en el caso que éste sea entregada como carga á los ferrocarriles del Estado por una empresa local.

El señor Prado observa que en tal caso es más conveniente que el concesionario recurra á la administración de los ferrocarriles del Estado para conseguir facilidades como ser p. e. rebaja en las tarifas. La administración puede resolver en cada caso especial; pero sería difícil establecer un procedimiento general.

El señor Herrmann hace notar que al considerar esta forma de protección es de suponer que el ferrocarril ya esté sometido á otra.

El señor Santa María insiste en que la dificultad está en precisar la base.

El señor Vergara piensa que en lugar del 5 por ciento y sabiendo lo que cuesta el transporte, se pueda dar al empresario un tanto por tonelada.

El señor Prado cree que esto ya entra en la cuestión de la fijación de las tarifas.

El señor Vergara observa que puede presentarse el caso de que las tarifas sean subidas y que el concesionario proponga se le de una subvención por tonelada á fin de rebajar las tarifas, pues de otro modo no hace negocio.

El señor Santa María opina que entonces ha llegado el momento de liquidar la empresa. Si los intereses no bastan al empresario, el Estado puede adquirir el ferrocarril, pues tratándose del interés público; él hará negocio aún con el 3 por ciento y al mismo tiempo es el único que puede hacerlo á un tipo tan bajo.

El señor Herrmann hace notar que debe evitarse el que una misma empresa quede sometida á la vez á distintas formas de protección.

Por fin, se acordó dejar este asunto para tratarlo en la próxima sesión, y se levantó la presente. Eran las 10 $\frac{3}{4}$ P. M.

ERNESTO 2.º FRICK

Secretario

MOISES GARRIDO F.

Presidente

SESIÓN EN 15 DE DICIEMBRE de 1892

Se abrió la sesión á las 9 P. M. bajo la presidencia del señor Moisés Garrido F. Asistieron los señores:

Donoso G. Carlos, Prado Francisco José, Garcés P. Federico, Santa María D. V., Hermann Carlos, Torres Rogerio, Klein Víctor, Vergara Montt E, Larenas Alberto, Lastarria Washington, y el secretario.

Se dió cuenta:

1.º De una nota del señor Enrique B. Hall, en que, á nombre del señor Agustín Ross, da las gracias por la colección de los ANALES que le fué remitida.

2.º De una comunicación de la Societé Scientifique du Chili, en que se acusa recibo de la entrega V. tomo IV. de los ANALES.

No habiendo número suficiente para elegir la persona que debe reemplazar al señor Avalos que ha hecho renuncia del puesto de tesorero, se acordó citar nuevamente para este objeto, fijándose el miércoles 27 para hacer la elección, si hay número.

Se continuó en la discusión pendiente del art. 8.º, capítulo B: Prima sobre kilómetro tonelada.

El señor Vergara hace un breve resumen de los puntos principales ya discutidos, como sus presupuestos: gastos de explotación, carga probable, etc., hasta llegar á las tarifas.

Sienta que será uno de los principales objetos de los ferrocarriles la protección á la industria. Se pone en el caso de que las tarifas sean elevadas, dejando entonces de existir esa protección.

Tal sucedería, por ejemplo, en el caso de que el ferrocarril produjera sólo el 5 por ciento al empresario; éste, á fin de obtener un interés igual al corriente, subirá sus tarifas, con perjuicio para la industria. Convendría en tal caso bajar estas tarifas elevadas, en cambio de una cierta prima por kilómetro-tonelada pagada por el Estado. Si ésta fuera tal que representase más ó menos el 2 por ciento de interés, el empresario obtendría proximately el interés corriente que habría podido ganar en otras empresas.

Hace sus consideraciones sobre el principio admitido en Europa de que á las grandes compañías de ferrocarriles no les conviene explotar ramales, los que exigen en los directores de la empresa un conocimiento muy exacto de las localidades que atraviesan y de las condiciones de ellas.

En general para estos ramales ó líneas secundarias en el caso presente, resulta que las tarifas son más subidas que para la vía principal, y cree el señor Ver-

gara que entonces se presenta el caso de que el Estado proteja al ferrocarril y á la industria ofreciendo la prima de que se trata, á fin de rebajar las tarifas sin disminuir las entradas del concesionario.

El señor Garrido llama la atención sobre las dudas que se le presentan cuando el concesionario se vea en la imposibilidad de responder á sus compromisos. Se refiere especialmente á los ferrocarriles basados en la explotación de centros minerales, para el caso en que salga fallida la empresa minera que da vida al ferrocarril, de tal modo que la carga no alcance á producir ni los intereses del capital.

El señor Prado observa que precisamente este peligro hace que no sea conveniente garantizar los ferrocarriles mineros y que ellos deben dejarse sometidos enteramente á la iniciativa de los particulares.

El señor Vergara recuerda que al hablar de la protección se trata de las industrias en general, tanto agrícolas como fabriles, etc.

El señor Larenas, tomando en cuenta el cambio de ideas habido, cree que la cuestión se reduce á querer dar vida ficticia á una empresa que no la tiene, y en este sentido no acepta la forma de protección de que se trata. Hace en seguida la siguiente indicación sobre ella:

«La prima por kilómetro-tonelada no se considera aceptable.»

El señor Prado es de opinión que este asunto debe tratarse en el artículo 2.º del capítulo C: desarrollo de la riqueza pública.

El señor Santa María insiste en que no debe darse tal prima por kilómetro-tonelada. Si el exigirla nace de que las tarifas son muy subidas, no siendo negocio el explotarlo, la empresa debe liquidarse.

El señor Vergara expresa que hay con respecto al producto ciertos límites que señalan si será conveniente ó no construir un ferrocarril. La idea que él persigue es la de una protección indirecta á las industrias.

El señor Garrido encuentra que se establecería una sobreprima la que indicaría que no se han estudiado suficientemente las condiciones del ferrocarril.

Puesta en votación la indicación del señor Larenas, ella fué aceptada con un voto en contra, dado por el señor Vergara, quien pide quede constancia de los motivos que ha expuesto en apoyo de la aceptación de la prima, si bien no insiste en ella.

Al votarse la indicación del señor Larenas, el señor Klein dice: sí, porque no acepta la protección del Estado á industrias que por sí solas no sean capaces de sostenerse.

Se dió lectura á los artículos comprendidos en el capítulo C: Ventajas recíprocas y concesiones para el fisco.

El señor Larcenas expresa que convendría agregar otros artículos á fin de tomar en cuenta los siguientes puntos.

1.º Nombramiento de jueces especiales para dirimir las cuestiones que se susciten entre el concesionario y el fisco.

‡ 2.º Hasta qué punto los empleados del ferrocarril pueden quedar exentos del servicio militar.

3.º Radicación de la empresa en Chile, sin poder hacer uso de reclamaciones diplomáticas cuando se trate de capitales extranjeros.

Los dos últimos puntos quedaron enunciados para ser tomados en cuenta al fin de la discusión, mientras el primero deberá tratarse al hablar de la fiscalización.

Se pasó á la discusión del art. 1.º Reducción de pasajes para empleados, carga y tesoro.

Por indicación del señor Prado el artículo fué dividido en dos, uno referente á la conducción de correspondencia, y el otro á la de empleados, carga y tesoro.

Después de cambiar ideas al respecto, el art. 1.º fué aprobado en esta forma:

«La empresa queda obligada á hacer la conducción gratuita de correspondencia y empleados respectivos, en departamento especial independiente de los trenes de cervisio y con arreglo á las disposiciones de la Dirección General de Correos».

Tratándose del nuevo artículo 2.º: «Reducción de pasajes para empleados, carga y tesoro», el señor Vergara hace la siguiente indicación.

«En los ferrocarriles protegidos con la garantía del Estado para la emisión de bonos, se conducirá por la mitad de su valor el tesoro público y los empleados públicos en servicio.—La carga será conducida con una tarifa de la clase inmediatamente más baja».

El señor Santa María es de opinión de que esta concesión al Estado se reduzca simplemente á los militares en servicio. Cree que en el caso de movilización, la empresa aun así haría negocio poniendo trenes especiales, y aunque no se pagara sino medio pasaje.

El señor Herrmann piensa también que estas concesiones de medio pasaje deben restringirse.

El señor Prado cree que podía exigirse el medio pasaje para los jueces, aun con autorización para que éstos orúenen el arreglo de trenes especiales en el caso de investigaciones judiciales.

El señor Santa María observa que estos asuntos entrarán en la ley de policía de los ferrocarriles en la que podía introducirse las reformas respectivas si fuese necesario.

El señor Vergara recuerda que según la ley de policía la concesión de que se trata abraza también á los intendentes y gobernadores.

Prevalció la opinión de que la concesión no deberá hacerse extensiva á los empleados públicos en general, los que en cada caso pueden presentar su cuenta de gastos, estando en servicio.

El señor Santa María propone la siguiente indicación:

«En todo caso únicamente los militares y marinos en servicio, sus bagajes, municiones, etc., se trasportarán por la mitad del pasaje ó flete.»

Después de algunas observaciones del señor Larenas y otros, la indicación fué aprobada unánimemente en la siguiente forma.

«Pagarán el 50 por ciento de las tarifas las personas ó carga que se presenten con orden del Ministerio de guerra y Marina ó de un subalterno competente.»

El señor Garrido al dar su voto observa que cree que igual concesión debe hacerse extensiva á los empleados públicos en servicio.

El señor Vergara pide que se deje constancia de que retira la indicación que había hecho.

En seguida el señor Prado propone que se agregue un artículo autorizando al fisco para imponer al concesionario un cierto número de trenes de pasajeros con su itinerario respectivo.

Se hicieron al respecto algunas observaciones sobre reglamentación excesiva y el inconveniente de entrar demasiado en detalles, dejándose pendiente este asunto.

Se levantó la sesión á las 10½ P. M.

E. 2.º FRICK

Secretario

CARLOS G. AVALOS

Presidente

SESIÓN EN 20 DE DICIEMBRE DE 1892.

Se abrió la sesión á las 9 P. M. bajo la presidencia del señor Carlos G. Avalos. Asistieron los señores:

Herrmann Carlos, Prado Francisco José, Klein Víctor, Sotomayor Santiago, Labatut Enrique, Torres Rogerio, Larenas Alberto, Vergara Montt, E. Lastarria Washington, y el secretario.

Se leyó y aprobó el acta de la sesión anterior.

Se dió cuenta:

De una carta del señor Alvaro Bianchi Tupper, fechada el 14 del presente en Buenos Aires, en la que anuncia el envío de varios ejemplares de «La guerra civil de Chile» de los que destina uno al Instituto.

Se acordó darle las gracias.

Se trató, en seguida, de la proposición del señor Prado, hecha en la sesión pasada, para agregar en el capítulo C del programa de discusión pendiente, un artículo que faculte al Estado para exigir del concesionario de un ferrocarril un cierto número de trenes con su itinerario fijo.

El señor Vergara cree que este asunto debe tratarse en el capítulo D; fiscalización de los ferrocarriles protegidos. Piensa que en muchos casos esta exigencia del Estado puede estar en oposición con el buen éxito financiero de la empresa y en este sentido es de opinión que el Estado no puede obligar al concesionario, y que haciéndolo, se impondrá una exigencia que puede ser dura para el empresario.

El señor Lastarria piensa que el único caso en que el Estado puede fijar un mínimo de trenes, se presenta tratándose de la correspondencia, y que en cuanto á la velocidad, el Estado puede fijar límites en los trenes de pasajeros.

El señor Avalos cita el caso del ferrocarril de Antofagasta á Oruro, que transporta una correspondencia sumamente valiosa, mientras el número de pasajeros es excesivamente reducido. A pesar de que no hace negocio en esta clase de transporte, la empresa misma, con elevadas miras, se ha impuesto por sí sola nuevas obligaciones al respecto, las que pronto entrarán en vigencia. Como no toda empresa procederá del mismo modo, cree que en bien del interés público el Estado debe intervenir fijando un mínimo de trenes y de velocidad.

El señor Larenas hace notar que se están discutiendo dos asuntos á la vez:

1.º Si se acepta ó nó la inclusión de la proposición del señor Prado en el capítulo C; y

2.º La idea misma propuesta.

El señor Prado, contestando principalmente las observaciones del señor Vergara, quien cree que la proposición debe tratarse al hablar de la fiscalización, encuentra que la proposición es perfectamente oportuna.

En efecto el capítulo C, trata de las «Ventajas recíprocas y concesiones para el fisco y aquí se trata de una concesión al fisco. Por otra parte la fiscalización se refiere al ferrocarril ya construído y en explotación, el que por lo tanto debe tener sus itinerarios ya fijados. La anticipación con que ellos deben establecerse está en apoyo de lo que él defiende, cual es que la proposición se incluya en el capítulo C.

Puesta en votación la cuestión sobre si la proposición se trataba desde luego ó nó se acordó discutirla inmediatamente por 5 votos contra 4 y dos en blanco, que se agregaron á la mayoría relativa.

El señor Vergara en principio acepta que el Estado tiene facultad para fijar el minimum de trenes; pero la fijación misma de ellos cree que entra en la fiscalización.

El señor Herrmann piensa que debe aceptarse en general la facultad del Estado para intervenir en el asunto; la reglamentación misma quedaría para más tarde en manos del Estado, en vista de las condiciones especiales del ferrocarril de que se trate. Supone el caso de una empresa cuyo objeto principal sea el acarreo de carbon p. e., la cual no tenga por ello gran interés en trasportar otra clase de carga ni tampoco pasajeros. En estos casos cree que indudablemente debe intervenir el Estado para fijar trenes é itinerarios, tomando como base las necesidades del público.

Habiendo insistido algunos señores en que también se tratase de la reglamentación que debe regir en estos casos, el señor Prado combatió esta idea y cita casos en que no se ha hecho, sino que simplemente se ha fijado el principio general sin dar reglamentación alguna.

El señor Lastarria, que opina por la reglamentación inmediata, expone que en esta virtud dió su voto negativo á la admisión de la proposición en el capítulo C, pues encuentra inconveniente el ir dejando pendientes para otros capítulos, asuntos que estén ligados á principios ya admitidos.

El señor Vergara, aceptando la facultad de fijar el minimum de trenes, niega la de intervenir en los itinerarios.

El estudio de estos últimos es una cuestión difícil que debe dejarse al personal de la empresa y no al Estado.

Formula en tal sentido la indicación que sigue:

«El Estado tiene facultad para fijar el minimum de trenes».

El señor Prado propone agregar la frase y *sus itinerarios*; mientras el señor Larenas observa que esta intervención del Estado debe entenderse sólo para los ferrocarriles protegidos.

El mismo señor Prado hace notar que el objeto principal que él persigue es dar comodidades al público cuando se trate de la conexión de los ferrocarriles con otras empresas de transporte ó empalme con otras líneas.

El señor Vergara aceptaría la facultad de fijar los itinerarios cuando se trate de la relación con los ferrocarriles de Estado ó conexión con las líneas de vapores. Pero cree que deben condenarse aquellos procedimientos que, sin precisar bien los límites, den facultades muy extensas al Estado.

El señor Klein hace la siguiente indicación:

«El Estado fijará los itinerarios de los trenes cuando éstos se encuentren en relación con los ferrocarriles del Estado.»

El señor Herrmann hace notar que la cuestión de itinerarios es distinta en los ferrocarriles y en las líneas de vapores, pues éstas no pueden fijar una hora determinada. Además cree que la fijación de itinerarios no debe restringirse sólo á la conexión con los ferrocarriles del Estado, sino que ella debe ser general,

trátase de ellos ó nó. Cita al respecto de la situación en que pueden encontrarse las nuevas líneas que se construyan en el norte del país, en que casi todas las empresas actuales son de propiedad particular.

Después de una larga discusión se puso en votación la indicación del señor Vergara con la agregación del señor Prado, resultando aprobada por 5 votos contra 2.

La indicación misma del señor Vergara quedó de hecho aprobada por estar comprendida en la votada con la citada agregación.

Se dió por retirada la indicación del señor Klein.

Ya antes de la votación se habían retirado de la sala cuatro de los señores socios.

Se levantó la sesión á las 10½ P. M.

E. 2.º FRICK
Secretario

VÍCTOR KLEIN
Presidente

