

Sesion 19.^a ordinaria en 11 de Julio de 1908

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ESCOBAR

Sumario

Acta de la sesion anterior.—Cuenta.—A indicacion del señor Presidente se acuerda dedicar. desde la próxima sesion, quince minutos, despues de los incidentes, a la discusion de asuntos de fácil despacho.—Se fija la tabla de estos asuntos i se acuerda agregar a ella a medida que sean despachados, los que proponga el señor Presidente o los señores Senadores i que no merezcan observacion de ningun señor Senador.—El señor Figueroa (Ministro de Industria i Obras Públicas contesta las observaciones hechas en sesion anterior por el honorable Senador por Curicó, sobre el servicio de los ferrocarriles i las tarifas diferenciales.—Se acuerda, a indicacion del señor Figueroa, no celebrar sesion los dias sábados i prolongar la duracion de éstas hasta las seis i media, entendiéndose. a indicacion del señor Walker Martínez, que este acuerdo empezará a rejir desde la próxima semana.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa la discusion del proyecto económico presentado por el señor Fernández Concha —Usa de la palabra i queda con ella el señor Walker Martínez.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Castellon, Juan	Sanfuentes, J. Luis
Cifuentes, Abdon	Silva Ureta, Ignacio
Devoto A., Luis	Subercaseaux, Ramon
Fábres, J. Francisco	Vergara, Luis Antonio
Fernández Concha, D.	Walker M., Joaquin
Figueroa, Javier A.	i los señores Ministros
Infante, Pastor	del Interior, de Relaciones
Lazcano, Fernando	Exteriores, Culto i Colonizacion i de
Matte Pérez, Ricardo	Industria i Obras Públicas.
Oliva, Daniel	
Reyes, Vicente	
Sánchez M., Darío	

Acta

Se leyó i fué aprobada la siguiente:

«SESION 18.^a ORDINARIA EN 9 DE JULIO DE 1908

Asistieron los señores Escobar, Balma-
ceda, Charme, Devoto, Figueroa, Laz-
cano, Matte, Oliva, Sánchez, Sanfuentes,
Sotomayor (Ministro del Interior), Val-
des Valdes, Vergara i Walker Martínez,
i el señor Ministro de Industria i Obras
Públicas.

Fué aprobada el acta de la sesion an-
terior.

Por no haber ningun asunto de que
dar cuenta, el señor Presidente ofrece la
palabra i usa de ella el señor Lazcano
para replicar al discurso, pronunciado en
la primera hora de la sesion anterior, por
el señor Ministro de Industria i Obras
Públicas, a propósito de los asuntos re-
lacionados con la administracion de los
ferrocarriles del Estado.

Reconoce que son justas las observa-
ciones que ha hecho el señor Ministro,
para esplicar la naturaleza de las facul-
tades de que esa administracion ha sido
investida, a virtud de la lei de carácter
extraordinario que se dictó con fecha 8
de febrero de 1907. Que esto no obstan-
te, Su Señoría, se cree en el deber de in-
sistir una vez mas en la idea de que el
Gobierno tiene en su mano los medios
necesarios para corregir los males que ha
enunciado.

Piensa, por lo tanto, que las tarifas

diferenciales que el Director de los ferrocarriles proyecta implantar i que consultan medidas perjudiciales encaminadas a perturbar el desarrollo de las industrias i a producir encarecimiento de los consumos, no debe el Gobierno autorizarlos, en ningun caso, i mucho ménos en las actuales circunstancias en que el pais atraviesa por una situacion difícil i precaria.

Esa alza de tarifas no tiene explicacion en su concepto, despues del recargo del treinta por ciento que no ha mucho se estableció i de otras medidas que Su Señoría menciona, i con las cuales se ha venido agravando el transporte de la carga.

Reconsidera tambien el señor Senador los puntos referentes a los excesos de gastos a que ha llamado la atencion anteriormente i refuerza sus observaciones al respecto.

Con motivo de haber rectificado el señor Ministro de Industria algunos de esos datos, el señor Senador de Curicó, observa que los antecedentes suministrados por la Empresa de los ferrocarriles a dicho señor Ministro, adolecen de graves inexactitudes i que, por lo tanto, así Su Señoría como sus colegas de Gabinete no pueden ménos de estar interesados en que se haga completa luz a este respecto, i termina espresando que por su parte está cierto de que, una vez practicadas esas averiguaciones, el señor Ministro de Industria cambiará de determinacion i adoptará medidas que consulten los intereses del pais i dejará sin efecto las tarifas diferenciales.

Por haber llegado el término de la primera hora, se suspendió la sesion.

No continuó a segunda hora por no haberse reunido número suficiente de señores Senadores para formar Sala.»

Cuenta

Se dió cuenta:

1.º De los siguientes oficios de las municipalidades que se espresan:

a) «Buin, 1.º de julio de 1908.—En cumplimiento del artículo 54 de la lei de

municipalidades, tengo el honor de remitir a V. E. el presupuesto municipal que debe rejir para el año 1909.

Dios guarde a V. E.—*José Manuel Vaidés.*»

b) «San Antonio, 6 de julio de 1908.—Remito a V. E. el presupuesto de entradas i salidas de la Ilustre Municipalidad de San Antonio (Puerto Viejo), que deberá rejir para el año 1909, que fué aprobado por la Ilustre Municipalidad en sesion del 26 de abril i ratificado por la asamblea de electores el 24 de mayo próximo pasado.

Dios guarde a V. E.—*Alberto Barra.*»

c) «Pinto, 17 de mayo de 1908.—Aprobado por la Ilustre Municipalidad i asamblea de electores, tengo el honor de remitir a V. E. el presupuesto de entradas i salidas de esta comuna para el año 1909, ascendente a la cantidad de diez mil novecientos cuarenta i cuatro pesos diez centavos.

Dios guarde a V. E.—*R. RIQUELME.*
—*A. Jaque M.*, secretario.»

2.º De las siguientes solicitudes:

De doña Felipa Téllez, viuda del servidor público don Adolfo Valderrama, en que pide se le conceda una pension de gracia;

De don José Tomas Henríquez, subteniente retirado de Ejército, en que pide se le conceda de abono, para los efectos de su retiro, el tiempo que estuvo retirado del servicio, desde el 30 de noviembre de 1871 hasta el 15 de abril de 1880; i

De don Emilio Merino, ex-teniente de Ejército, en que pide se le conceda una pension de montepío, computándosele, al efecto, el tiempo que sirvió en la Aduana de Talcahuano.

INCIDENTES

Asuntos de fácil despacho

El señor ESCOBAR (Presidente).—La Mesa Directiva ha formado una lista de asuntos sencillos i desearia que se destinara a su discusion, como en la Cámara

de Diputados, los quince minutos siguientes, despues de terminados los incidentes.

Se irán agregando a esta lista, a medida que se vayan despachando los asuntos indicados en ella, aquellos que propongan la Mesa o los señores Senadores i que no sean observados por ninguno de los señores Senadores.

Si el Senado tuviera a bien aceptar esta idea, se procedería a leer la referida lista.

El señor SECRETARIO.—Es la siguiente:

1.º Solicitud del presidente de la Liga contra el Alcoholismo de Valparaíso, en que pide la cesion del terreno fiscal que ocupa el Coliseo Popular, ubicado en la Avenida del Brasil de dicha ciudad.

2.º Mensaje sobre reforma del artículo 947 del Código de Procedimiento Civil.

3.º Oficio de la Comision de Policía en que propone no insistir en diversos proyectos aprobados por el Senado i que han sido desechados por la Cámara de Diputados por haber perdido su oportunidad.

4.º Informe de la Comision de Culto i Colonizacion, en que propone pasar al archivo diversos mensajes de S. E. el Presidente de la República.

5.º Mensaje relativo a establecer que los visitadores, profesores i ayudantes de escuelas que presten su servicio en el Territorio de Magallanes, tendrán una gratificacion igual a la de que gocen los empleados de la misma categoría en las provincias de Tacna i Tarapacá.

6.º Mensaje que eleva a subdelegacion el distrito de Boroa, del departamento de Imperial i fija los límites de este departamento.

7.º Mensaje que prorroga por seis meses la autorizacion concedida al Presidente de la República, por lei de 8 de febrero de 1907, para contratar la construccion del ferrocarril del rio Itata a Tomé i Lirquen i las obras del puerto de Tomé.

El señor ESCOBAR (Presidente).—

Como ya he dicho, a medida que se vayan despachando estos asuntos, se irán reemplazando por otros que proponga la Mesa o que el Senado acuerde por indicacion de algun señor Senador.

Si no hai inconveniente quedará así acordado.

Acordado.

Servicio de ferrocarriles

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—He leído con atencion, señor Presidente, la observaciones hechas en sesion de ayer por el honorable Senador por Curicó sobre el servicio de los ferrocarriles del Estado i debo principiar por agradecerle a Su Señoría las manifestaciones bondadosas, las palabras amables que ha tenido para el Ministro que habla. De la lectura que he hecho con detencion de los razonamientos de Su Señoría, veo que en el fondo i en casi todos los puntos estamos en perfecto acuerdo. I no podría ser de otra manera, porque no dudo que el honorable Senador por Curicó persigue, como el Ministro, sólo el mejor servicio de los ferrocarriles del Estado. Conociendo el buen espíritu que anima a Su Señoría, puedo asegurarle que siempre el Ministro atenderá todas las observaciones que se le hagan, que tiendan a obtener un mejor servicio en este importante ramo de la administracion.

El primero de los puntos en que estamos de acuerdo es que la situacion actual ha sido creada por la lei de 8 de febrero de 1907, i que esa situacion jurídica terminará el 8 de febrero de 1909.

Estamos tambien en el mas perfecto acuerdo en que, por omnímodas que hayan sido las facultades que el Gobierno ha otorgado al Director de los ferrocarriles, sobre todas ellas están las facultades del Presidente de la República i del Ministro del ramo. De modo que no es el Director de los ferrocarriles el responsable del servicio sino el Ministro del ramo, i por mi parte no eludo esa responsabilidad.

Estamos tambien de acuerdo en que en

materia de servicio de ferrocarriles hai dos sistemas: el de exigir al que pide el servicio el monto integral del costo i el sistema que Su Señoría ha llamado, con exactitud, proteccionista.

En casi todos los países que conozco, con escepcion de dos de ellos, el servicio de los ferrocarriles no es fiscal e ignoro que hayan países que tengan sistema proteccionista, si no es dando subvenciones determinadas a las compañías particulares.

Estoi aun mas de acuerdo con Su Señoría en que el Gobierno debe proteger la industria i la agricultura, i creo que Su Señoría convendrá conmigo en la forma en que debe hacerse esa proteccion, por que no creo que Su Señoría ni nadie pueda contraer una obligacion completamente incierta, como las que hasta el presente se ha echado encima el Fisco, que han desequilibrado i continuarán desequilibrando mas todavía las finanzas del Estado. Los presupuestos de la Empresa se hacen siempre a un tipo dado de cambio i no se puede prever que una considerable baja del cambio u otros motivos, vayan a desequilibrarlos considerablemente.

Espero estar de acuerdo con Su Señoría en que la proteccion o cuota de ayuda a la Empresa debe ser racional i subordinada, segun lo he manifestado ante la comision que estudia actualmente las tarifas diferenciales, a cinco factores. El primer factor es el de que esa ayuda debe ser una cantidad determinada; el segundo, el de que esa cuota debe ser fijada por los contribuyentes, o sea el Congreso que los representa, porque segun las ideas de gobierno que tengo, un Ministro es un simple administrador que no tiene facultad dispositiva alguna; el tercer factor es el de que esa proteccion debe ser proporcionada al gasto efectivo, i en esto estoi tambien en completo acuerdo con Su Señoría; el cuarto factor debe ser la situacion jeneral del país que va a contribuir a los gastos de la Empresa; i el quinto la situacion particular del Fisco.

Me complazco, pues, de que el honorable Senador por Curicó aconseje las economías en este servicio, porque

pienso como Su Señoría i como todo el mundo, que es necesario hacer economías en estos momentos.

Aunque temo repetir conceptos que he emitido ántes de ahora, el presupuesto de los ferrocarriles debe dividirse en gastos ordinarios i gastos extraordinarios. Tratándose de gastos extraordinarios, como compra de equipo i otros, que aumentan el capital de la Empresa, no debe contribuir el público sino deben ser ejecutados con los fondos del presupuesto jeneral de la Nacion.

Sobre los gastos ordinarios cabe hacer muchas economías i luego probaré al honorable Senador por Curicó que el Ministro a quien aconsejaba hacerlas se ha anticipado a sus deseos, haciéndolas en la mayor escala posible.

Abundo, como el honorable Senador por Curicó, en la idea del proteccionismo. Es por medio de las tarifas cómo un país defiende sus productos en competencia con las mercaderías importadas. Los carbones, las maderas del país deben tener preferencias, deben tener ventajas cuando se trata de tarifas.

Pero debe tenerse tambien en consideracion otros factores, como el de que hai algunas provincias que no tienen el beneficio de los ferrocarriles i que contribuyen con una cuota a su sostenimiento.

No me parece justo que la provincia de Chiloé, por ejemplo, contribuya como las provincias centrales para proteger las industrias i la agricultura de esa misma region central de la República.

Podria observarse que, en jeneral, se benefician todas las provincias, por cuanto por medio de los ferrocarriles se abaratan los consumos. Pero esto no es enteramente exacto, porque hai provincias que se bastan a sí mismas i no reciben ninguna proteccion ni ayuda, i hai otras que no bastan a su consumo pero producen parte del consumo jeneral: siempre la desigualdad.

La tarifa es tambien un medio de proteger los productos rejionales. Hai provincias en el sur de Chile que sólo producen maderas, i si a esta mercadería hubiera de cobrársele flete por su peso i

por el volúmen que ocupa, no podría soportar el gasto. Necesita, por consiguiente, que se haga una diferencia a su favor.

He ahí, entónces, el proteccionismo rejional.

Estamos tambien de acuerdo con el honorable Senador por Curicó,—i hasta aquí lo hemos estado en todo,—en que la provision de todos los materiales i artículos de consumo para los ferrocarriles debe hacerse por propuestas públicas; aun mas, hasta tratándose de empleos se ha buscado un sistema de eleccion, i así todas las vacantes de dibujantes se han proveido por concursos en que, despues de una prueba determinada, se ha nombrado al mejor.

Consecuente con esta manera de pensar, durante el tiempo que he desempeñado este cargo, toda la provision de artículos i materiales se ha hecho en esa forma, a escepcion de pequeñas partidas de carbon, que nunca han excedido de veinte mil toneladas, que ha sido necesario comprar privadamente con el solo objeto de hacer bajar los precios excesivos de plaza.

Es así como por estas pequeñas autorizaciones ha podido hacer la Empresa grandes economías en las propuestas de carbon i demas materiales adquiridos en enormes cantidades; porque ántes de hacer una adquisicion, se han explorado los precios mas bajos para alcanzar de este modo un negocio ventajoso para la Empresa. Como base entre las propuestas públicas, tambien la Empresa se ha reservado el derecho de exigir del proponente en caso de que lo desee, un cincuenta por ciento mas de lo solicitado a igual precio, medida mui conveniente que permite a la Empresa obtener mayor cantidad de un artículo que se le ofrece a precios ventajosos.

La única escepcion, que puede merecer las observaciones del honorable Senador de Curicó, es la de que en los primeros meses de la administracion del actual Director Jeneral, se hizo una compra de carbon sin propuestas públicas.

Esta medida, adoptada mucho ántes

de que el Ministro que habla ocupara la cartera de Industria, fué debida a que los ferrocarriles no podian marchar porque no habia carbon i fué necesario comprarlo como un favor que se hacia a la Empresa. He estudiado la manera como se formó este *stock* de carbon; he consultado a muchos comerciantes, i no temo ser rectificado al asegurar que ni la Compañía de Gas ni la Compañía Sud-Americana de Vapores lo han obtenido a precios tan ventajosos.

Me felicito, pues, de estar en completo acuerdo con el honorable Senador de Curicó en todos los puntos que he mencionado. El desacuerdo es insignificante.

El honorable Senador de Curicó ha creído, por ejemplo, que no me he empeñado suficientemente por hacer economías en el ramo de los ferrocarriles. No temo en elegir al mismo honorable Senador como juez de esta causa, para que vea cuántas molestias i odiosidades me he echado encima por tratar de reducir los gastos de la Empresa.

Se procedió a la supresion de trenes que no llenaban una necesidad justificada pero, en muchos casos, ha habido necesidad de restablecerlos, porque ha tenido mas fuerza un particular, beneficiado directamente con el servicio, que el Presidente de la República i el Ministro del ramo. Hai trenes que demandan un crecido gasto mensual i que son usados solo por cuatro o cinco pasajeros término medio; pero el hábito de usarlos i las ventajas inmediatas que reportan, hacen odiosa su supresion. De manera que los propósitos de economías que persigue la administracion con estas medidas, quedan defraudados.

En cuanto a la supresion de empleados debo declarar que esto se ha hecho no solo con operarios de las maestranzas, sino tambien con funcionarios superiores del servicio. Se han suprimido mas de doscientos empleados a contrata, por no corresponder a necesidades reales i mucho ménos en la situacion actual, i mil empleados a jornal, porque el país no tiene recursos para soportar un servicio delujo.

Otra prueba del propósito de econo-

mías en que está inspirado el Gobierno, la encontrará el señor Senador en la clausura de la maestranza de Yungai, medida que ha merecido la censura de Su Señoría.

Esa maestranza fué cerrada porque, según me lo manifestó el señor Director, el trabajo que se hacía en ella podía ser ejecutado por las demás maestranzas.

Obedeció, pues, a una medida de economía la clausura de la maestranza de Yungai.

También se ha reducido notablemente el número de los operarios de las demás maestranzas, como medida aconsejada por la economía.

Por vía de economía se ha hecho lo posible por implantar el trabajo a trato; lo cual ha dado motivo a tres huelgas, porque esos trabajos se pagan en moneda corriente.

Finalmente, por vía de economías, i desde el mes de marzo en que me apercibí de la crítica situación financiera del Fisco, ordené al Director de los Ferrocarriles que rebajara, en lo posible, el monto de los gastos que el Congreso había autorizado en los presupuestos. Esas economías suman un total de un millón setecientos mil pesos de papel moneda, i un millón ochocientos mil pesos oro de dieciocho peniques; es decir, el diez por ciento del total de los presupuestos.

Quería dar esta prueba al honorable Senador por Curicó, para demostrarle que también estoy de acuerdo con él en cuanto a las economías.

El señor Senador por Curicó aludiendo a lo que ocurre con los animales que se trasportan por los ferrocarriles, decía que era odioso que se cobrara como a soborno el flete de los animales que se trasportan en un carro, i que exceden del número fijado por la Empresa para que se considere que el carro está completo.

Diré al señor Senador que atendiendo a las quejas del público que había oído, porque creo que es un deber del Ministro oírlas, para favorecer la agricultura i la ganadería, ordené a la Dirección que cada persona que haya pagado un carro completo se le permita cargarlo a su an-

tojo. Reconozco que es una medida peligrosa porque sufre mucho el material de la Empresa por la presión que ejercen los animales sobre los costados de los carros; i a causa de esto, muchas veces han saltado las puertas i han caído los animales a la vía, causando graves accidentes.

El señor SILVA URETA.—Me permito observar al señor Ministro que lo que ocurre es lo contrario de lo que dice Su Señoría. Cuando el carro va lleno de animales, éstos no se mueven, se afirman unos con otros; en tanto que cuando el carro va casi vacío, se estrellan, i es entonces cuando sufren las puertas i las rejas.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—El honorable Senador por Aconcagua tiene mucha razón al hacer esas observaciones; pero yo no me refería a la estabilidad de los animales dentro del carro, a que se lastimaran más o menos en tales o cuales condiciones; me refería a que el material de la Empresa sufre demasiado con la presión que ejercen los animales sobre las paredes del carro cuando va un número excesivo; i que por esa circunstancia se han saltado a veces las puertas de algunos carros, cayéndose muchos animales a la vía.

Por otra parte, esta discusión ya no tiene objeto, porque, conforme a la opinión que me manifestaron otras personas tan entendidas en estos negocios como el señor Senador por Aconcagua, se han dado órdenes para que se permita poner en los carros el número de animales que se quiera, pagándose una suma proporcional por cada animal. De modo que es probable que ya esté vigente una disposición que concuerda con los deseos del señor Senador.

El señor SILVA URETA.—Si me permite el señor Ministro, debo decirle que hasta ahora no se cumple esa orden; porque si en un carro caben cómodamente veinticuatro animales, no se permite colocar más de dieciseis; i se cobra el flete de un carro completo.

Las puertas se abren ahora que los

animales van como bultos sueltos; pero antes no se abrian.

Al cargar sus carros completos, los dueños de animales tendrán mucho cuidado en hacerlo de la mejor manera posible para evitar que se salten las puertas i se caigan los animales a la via, por la mui sencilla razon de que cuando se pierden animales en los ferrocarriles, solo despues de muchos trámites, que duran meses de meses, se consigue obtener como precio de un buei lo que vale un ternero.

I no se crea que lo que digo no es efectivo, pues conozco el caso de un hacendado que perdió seis bueyes que se cayeron de un carro i solo despues de mucho tiempo consiguió que se le pagara, como indemnizacion, por sus seis bueyes, lo que valen seis terneros. ¡No veo que con estos antecedentes sea negocio perder animales para las personas que ocupan los ferrocarriles!

Cada uno debe poner en los carros el número de animales que estime conveniente, ateniéndose a la comodidad i seguridad máxima con que puedan ir.

Desde luego, es una medida inconsulta e injusta del señor Huet, i que no beneficia en lo menor a la Empresa, el no permitir que los carros que normalmente pueden soportar una carga de veinticuatro toneladas, lleven mas de seis toneladas, cuando se paga por carro completo.

Discúlpeme el señor Ministro la interrupcion que me he permitido hacerle.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Aprovecharé la interrupcion del honorable Senador por Aconcagua, para encargarle al Director de los Ferrocarriles, que tenga mas enerjía en defender los derechos de las personas que ocupan los servicios de la Empresa.

Con esta declaracion queda, pues, entendido, que los hacendados son dueños de cargar los carros a su gusto, poniendo dos hileras, o tres, o como les parezca, de animales en ellos, pero eso sí que con una condicion: la de que la Empresa no es responsable de ningun accidente sufrido por esta causa,

El señor SILVA URETA.—Indudable que esto es lo correcto, señor Ministro, porque los animales que se estropeen por causa de los remitentes no los debe indemnizar la Empresa; pero tambien lo seria que la Empresa pagara en su justo precio todo lo que se pierde por causa de ella.

El señor FIGUEROA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—De manera, señor Presidente, que queda establecido que el Ministro declara que cada hacendado que tome un carro, le puede poner todos los animales que quiera, a lo largo o a lo ancho; pero su responsabilidad será esclusiva i si por ese motivo ocurre algun accidente, la Empresa no será responsable.

Otro punto a que aludió el honorable Senador por Curicó, a quien quiero satisfacer ampliamente, era el de los odiosos recargos accesorios.

Debo declarar francamente que cuando supe la existencia de ellos, los encontré odiosos, pero investigando la razon de ser de esta medida i el por qué no existe una tarifa única, se me ha dado razones poderosas que paso a esponer al honorable Senador por Curicó.

Los accesorios pueden dividirse en condicionales i en obligatorios. Los primeros son los de carga o descarga, i conviene advertir que sólo rijen cuando se toman carros completos.

Como lo indica su nombre, son accesorios que solo se pagan cuando el que tiene que descargar un carro, desea que se lo descargue la Empresa que lo hace por el costo de su valor.

Por supuesto, estos gastos no los hacen los remitentes, cuando se trata de mercaderías que van a sobornal, porque como entónces las tarifas son mas altas, quedan comprendidas en ellas los gastos de carga i descarga de los bultos.

Como segundo accesorio existe el de trasbordo, que tiene lugar solamente cuando una mercadería pasa de una línea a otra de diferente trocha, i se explica porque la Empresa tiene un trabajo adicional de carga i descarga a causa del trasbordo,

Hai en seguida un recargo llamado de desvío particular. Los particulares hacen sus desvíos, por donde entran los carros de la Empresa i ésta cobra por el servicio, de acarreo de la mercadería, de la estacion a la bodega o almacén particular. No es justo que este servicio de que sólo disfrutaban algunos, lo paguen todos.

Hai tambien el accesorio de ramal, que corresponde a un servicio adicional de acarreo, como el que se hace de la estacion de Talcahuano al llevar carga a la aduana, o de la estacion de Valdivia al malecon, o de la estacion de Baron a Bellavista.

Otro recargo es el de diez centavos por cada boleto de carga o equipaje, que se cobra bajo el rubro de emision. Este derecho está establecido de 1901, es decir, viene de siete años atras.

El accesorio de bodegaje se cobra por almacenaje de las mercaderías que no son retiradas en tiempo oportuno.

Por último, existe el recargo de estadía de animales, que se cobra cuando no son retirados i la Empresa se ve obligada a cuidarlos con sus empleados, i a veces a darles forraje.

Finalmente, entro a estudiar la cuestion del carbon.

He dicho varias veces que la Empresa consume aproximadamente mil toneladas diarias. Puede decirse que la mitad es de carbon nacional i la otra mitad es importada del extranjero. Antiguamente casi todo era importado, i yo asumo la responsabilidad que resulte de haber obligado al Director de los ferrocarriles a preferir en lo posible el artículo nacional, porque cada tonelada de carbon extranjero representa una libra esterlina que sale del país, en tanto que cada tonelada de carbon nacional es dinero que queda aquí i que se invierte en fomento de una industria nacional. A mi juicio, el ideal seria que no entrara una sola tonelada de afuera, i que todo el servicio se pudiera hacer con el carbon nacional.

Es por esta razon, i nó por motivos políticos, que la empresa de Lota ha sido a veces preferida, como tambien las de Lebu i Carampangue. A todos los

gerentes les he pedido, casi como servicio personal, que hagan propuestas, porque creo que debe protegerse la industria nacional del carbon. No ha sido, pues, por razones políticas que la compañía de Lota haya sido preferida en dos ocasiones: la compra se hizo mediante el sistema de propuestas públicas.

Ha habido, es cierto, una compra accesoría hecha fuera de propuestas públicas a la compañía de carbon de Curanilahue, debido a que su jeringe ofreció una partida de carbon a un precio un peso inferior al de propuestas que ese mismo día se habian abierto; pero insisto en que sólo tres pequeñas partidas han sido adquiridas en compra privada: una por el Director de los ferrocarriles, autorizado por el Ministro del ramo i las otras dos por intervencion del que habla, quien procedia así animado como siempre del propósito de proteger al carbon nacional, de la competencia del carbon extranjero.

En cuanto a los datos que di en sesion anterior sobre el mayor consumo de carbon habido en 1907, respecto de 1906, insisto en sostener su exactitud, pues son tomados de los libros de la Empresa que pongo a disposicion de los señores Senadores que deseen consultarlos, datos científicos que no pueden ser alterados i que llevan el sello del contador.

El honorable Senador de Curicó hizo alusion en la sesion de ayer a algunas palabras del honorable Senador de Valdivia, quien habia acusado al Director de los ferrocarriles, en sesion pasada, de haber comprado letras, lo que, a juicio de Su Señoría, habia sido un factor decisivo en la baja del cambio internacional.

Pero debo rectificar este aserto. El Director de los ferrocarriles no compra letras; las pide al Director del Tesoro.

Es efectiva la observacion hecha por los honorables Senadores de Curicó i de Valdivia, de que esas letras para pagar el equipo i los consumos de los ferrocarriles son retiradas del comercio; pero no se han hecho gastos en oro que no figuren en el presupuesto aprobado por el Congreso Nacional.

He aconsejado al Director de los fe-

ferrocarriles la mayor prudencia para hacer los gastos, tanto en oro como en papel.

Paso ahora a ocuparme de las tarifas diferenciales, causa determinante de este debate.

La base de las tarifas es el costo mínimo de los gastos ordinarios, fundándose en el principio de que lo natural i lo lógico es pagar los servicios que se reciben.

Como ya he dicho en otra ocasion, los gastos de la Empresa de este año son de diecisiete millones de pesos papel i dieciocho millones de pesos oro de dieciocho peniques. Por lo demas, abundo en las mismas consideraciones que el honorable Senador de Curicó, en el sentido de que deben hacerse todas las economías posibles a fin de que los gastos se reduzcan a su minimum.

Ahora el pago de estos gastos debe dividirse, a mi entender, entre los ciudadanos que usufructúan de los ferrocarriles, es decir, entre los que reciben el servicio i el Estado.

¿Cuál es la cuota que corresponderia a cada cual?

Este es un punto que corresponde resolver al Congreso. Esta distribucion es lo que se llama una tarifa, ya sea proteccionista, rejionalista o de alguna otra clase.

No sostengo las tarifas diferenciales; esta es una cuestion técnica, que no domina el público i que es para él como una especie de caja de Pandora o caja de sorpresa, i que mira con desconfianza.

El Ministro que habla, acatando su voluntad, ha nombrado una comision para que estudie este punto, tomando en cuanto sea posible, como base para establecer las tarifas, el costo minimum de los gastos para fijar la parte que el público debe pagar contando con cierta proteccion fiscal.

El honorable Senador de Curicó hacia notar la inoportunidad de implantar los recargos de una tarifa de ferrocarriles en época de crisis como la actual.

Pero yo preguntaria a Su Señoría, ¿si la situacion es mala para el público, acaso no lo es tambien para el Fisco? i pre-

cisando mas, ¿acaso no lo es tambien para la Empresa de los ferrocarriles?

Esta cuestion no puede considerarse aisladamente con relacion a uno solo de los factores, al público que tiene que pagar las tarifas, sino que tambien deben tomarse en cuenta los otros dos, que son la situacion fiscal i la situacion de la Empresa.

Por lo demas, tengo completa fé en la competencia de la comision encargada de estudiar este punto; sus miembros tomarán mui en cuenta las economías necesarias para reducir los gastos a su costo mínimo, i de esta manera, la parte que corresponda pagar al público será la estrictamente necesaria. La cuota con que contribuirá el Estado a los gastos, a título de proteccion, deberá ser fijada, como ya he dicho, por el Congreso.

Ahora, señor Presidente, esta oleada de cargos que ha venido sobre el Gobierno, o si se quiere sobre la Empresa de los ferrocarriles, por el aumento de las tarifas, viene a comprobar lo que decia Portales: que en este pais se puede hacer todo con nuestros conciudadanos, ménos tocarles el bolsillo.

Paso, señor Presidente, a ocuparme del personal, pues deseo ampliar aun mas mis observaciones hechas anteriormente.

Se divide, como dije, en nueve jerarquías, i los ascensos se hacen por antigüedad i méritos, como en el Ejército, para alejar toda influencia social o política. Así el empleado nada tiene que esperar o temer fuera de su servicio, i su puesto es un patrimonio que le pertenece sin que pueda despojarlo de él cualquiera que llegue de la calle con títulos ajenos a la índole de su trabajo. Solo se puede así entrar a servir en los ferrocarriles, en los puestos mas ínfimos que, por contar con un sueldo de mil pesos al año, no son codiciados. Como premio i estímulo para el personal, se ha establecido un premio de cinco por ciento sobre el sueldo, por cada dos años de servicio.

En cuanto al aumento del equipo debo agregar a lo anteriormente dicho que es natural que así se haya procedido, atendiendo el aumento de la produccion i a

la necesidad de proporcionar el equipo necesario para las nuevas líneas entregadas a la explotación durante los dos últimos años, que suman doscientos cincuenta i cinco kilómetros.

Sobre el estado del equipo, insistiré en lo que ya creo haber dicho, es decir, en que es muy antiguo i que de las cuatrocientas dos locomotoras, ciento treinta i nueve tienen ménos de siete años; ciento treinta i seis, de doce a veinte años, i ciento veintisiete, de veintiuno a cincuenta i tres años de servicio.

Es necesario fijarse en este detalle para no pensar que el número de locomotoras es exajerado para el servicio de los trenes i para el acarreo de toda la carga, la que ha ido en aumento en los últimos años.

La cantidad de animales trasportados por la Empresa en 1907 fué de ochocientos veinte i tres mil setecientos noventa, i en 1906 de novecientos siete mil setecientos doce.

En 1906 la cantidad de madera trasportada fué de doscientos cuarenta i un mil trescientas ochenta i cinco toneladas, i en 1907 fué de cuatrocientas un mil ciento treinta i ocho toneladas.

Debo agregar que es efectivo que ha habido muchos descarrilamientos, debido a que el equipo en mucha parte no es uniforme. Así, el equipo belga, por ejemplo, es pesado, tiene poca flexibilidad, lo que hace que en las curvas no jire bien, dando lugar a descarrilamientos.

Sin embargo, en los últimos años no ha habido un sólo accidente entre los pasajeros; los accidentes han ocurrido generalmente entre palanqueros o individuos que por imprudencia se esponen, atravesando la línea o tratando de subir al tren cuando está en movimiento. Pero, no tengo noticia de ningún accidente que haya causado la muerte de algún pasajero.

Hai, como digo, gran variedad de equipo i las locomotoras Worsig son las que se han ocupado en mayor proporción.

Se ha conseguido, no obstante, tras portar casi toda la cosecha del presente año, quedando solamente como doscientos mil sacos que trasportar. Es natural

que despues de un trabajo tan forzado quede la maestranza convertida en un hospital.

Antes de terminar deseo satisfacer a la pregunta del honorable Senador por Santiago, señor Walker Martínez, sobre las facultades que tiene el jefe del personal. Debo manifestar a Su Señoría que se trata de un reglamento,—que aun no ha sido aprobado por el Gobierno,—pero que, como el servicio se encuentra en un período de transición, ha sido puesto en ensayo por el Director Jeneral de ferrocarriles. El artículo 93 de ese reglamento dice:

«Art. 93. Del jefe del servicio del personal i fiscalización:

1.º El estudio i preparación de la resolución de todos los asuntos del ramo, tanto en lo concerniente a la marcha ordinaria del servicio, cuanto a las reformas o innovaciones que convenga introducir en él;

2.º Examinar toda propuesta formulada por los administradores i jefes de servicios en relación con el personal;

3.º Calificar el personal en conformidad a lo dispuesto en el artículo 42;

4.º Vigilar el buen comportamiento del personal de la Empresa i el exacto cumplimiento de las disposiciones reglamentarias i órdenes de servicio;

5.º Estudiar la reglamentación de las atribuciones, deberes de los empleados en unión de los administradores i jefes de servicios, según los casos;

6.º Informar al Director Jeneral acerca de los conflictos de atribuciones que se susciten entre el personal de la Empresa,

7.º Estudiar las medidas que contribuyan a procurar bienestar al personal i vigilar la marcha de los servicios establecidos o que se instituyan con tal fin;

8.º Llevar el escalafón jeneral del personal;

9.º Vigilar que los empleados que desempeñan funciones de responsabilidad rindan fianza;

10. Avocarse en cualquier momento, si lo estima útil, el conocimiento de todo sumario o investigación que se practique

sobre asuntos en que el personal tenga alguna participacion;

11. Vigilar la marcha de las instituciones de enseñanza costeadas por la Empresa;

12. Intervenir en la fiscalizacion de la recaudacion e inversion de fondos, adquisicion i consumo de materiales, transporte regular de los pasajeros i el acarreo oportuno i seguro de la carga;

13. Investigar todo acto que pueda contribuir a vulnerar los intereses de la Empresa i proponer toda medida propia a su resguardo;

14. Podrá requerir de toda oficina cualquier dato o documento que se estime útil al ejercicio de la fiscalizacion que corresponda al servicio; i

15. Podrá intervenir en los inventarios i balances que se practiquen.»

I el artículo 42 dice como sigue:

«Art. 42. Para los efectos de calificar los servicios de cada empleado, en forma de llegar a condensar un concepto en la frase de «Muy bueno» i «Bueno» que establece el decreto supremo número 705 de 1.º de abril i que sirve para determinar ascensos, conceder aumentos de sueldos, gratificaciones, etc., se constituye una junta compuesta del administrador de la seccion a que el empleado corresponda, del jefe del servicio del personal i fiscalizacion i del jefe del servicio del ramo en que el empleado sirve. Esta junta, en la cual el administrador i el jefe del servicio del personal i fiscalizacion espondrán antecedentes i el jefe del servicio del ramo la opinion de su especialidad, pondrá en manos de la Direccion Jeneral el acta de su reunion i el juicio que le merezca el caso. El Director Jeneral, en vista del acta, determinará la nota que quedará estampada en los libros respectivos.»

I antes de terminar paso a dar respuesta a otra pregunta del honorable Senador por Santiago, señor Walker Martínez. Deseaba saber el señor Senador el costo de la reparacion de máquinas por cuenta del trabajo a trato. Tomando como base una máquina del tipo belga, resulta que para reemplazar sus tubos se

gastan doscientos cincuenta pesos moneda corriente como pago de obra de mano; pero a esto es necesario agregar los gastos de maestranza, que se estiman así: cuadrilla de acarreo de tubos viejos i nuevos, veinte pesos; alumbrado, por diez dias en el fogon i caja de humo, doce pesos; fragua, carbon para recocer los tubos, veinticinco pesos; local, pozo donde se ejecuta el trabajo, diez dias, diez pesos; herramienta, como mandiles, espanidores, combos, etc., diez dias, cien pesos; personal de vijilancia en diez dias, a cinco pesos dia, cincuenta pesos; inspeccion, cinco dias, a cinco pesos dia, veinticinco pesos. Total, cuatrocientos noventa i dos pesos moneda corriente.

Así, pues, resulta, segun este estudio, que el trabajo de cambiar los tubos a una máquina belga, cuesta al Estado mas o ménos quinientos pesos.

Despues de mi esposicion anterior, solo me resta referirme al reglamento de las maestranzas, que tambien lo pongo a disposicion de los señores Senadores.

I con esto doi por terminadas mis observaciones.

Dias de sesion

El señor FIGUEROA.—En los primeros dias de la presente semana se aprobó una indicacion para celebrar sesiones diarias, dedicadas a la cuestion económica. Pero, en verdad, estas sesiones diarias son fatigosas i molestas, pues varios señores Senadores tienen que salir fuera de Santiago para atender sus negocios i aprovechar para ello los últimos dias de la semana. Digo esto, porque dos de mis honorables colegas me han manifestado que no podrán asistir a las sesiones diarias de hoy i mañana, a causa de sus ocupaciones. Llevado del deseo de que se deje siquiera un dia libre en la semana, que puede ser el sábado, hago indicacion para que se suspendan las sesiones de este dia, prolongando las horas de sesion de los demás dias hasta las seis i media para no disminuir así el tiempo dedicado al debate económico.

El señor SANCHEZ MASENLLI.— Siento oponerme a la indicacion anterior, porque, en realidad, no le encuentro fundamento. Su Señoría dice que los señores Senadores tienen mucho que hacer. ¿Por qué no aprovechan las mañanas hasta las tres de la tarde en atender sus asuntos particulares?

El señor FIGUEROA.— Todos no son rentistas como Su Señoría.

El señor SANCHEZ MASENLLI.— Cuando el pais se encuentra en una crisis tan aguda, cuando la miseria avanza amenazadora, no creo que nosotros debemos eludir el trabajo i negar al pais el alivio que pide a gritos, a título de que tenemos muchas ocupaciones.

Todos los días trabajamos en nuestros negocios propios desde las nueve de la mañana hasta las tres de la tarde; pero es necesario que tambien nos dediquemos algo a servir el pais, a estudiar la situacion desgraciada en que se encuentra. Por este motivo, muy justificado, siento oponerme a la indicacion del honorable Senador por Santiago. Antes que nuestras fatigas, están las fatigas i la desgracia de mucha jente, que reclama de nosotros medidas que salven la situacion de crisis porque atravesamos.

El señor ESCOBAR (Presidente).— Terminados los incidentes.

Se va a proceder a votar la indicacion formulada por el honorable Senador por Santiago, señor Figueroa. Pero ántes de esto desearia esclarecer si la prórroga de las sesiones será de un cuarto o de media hora.

El señor FIGUEROA.— Mi indicacion es para que se suspendan las sesiones de los sábados, incluso la de mañana, debiendo prolongar la de los demas días en media hora.

El señor FERNANDEZ CONCHA.— Por mi parte no tendria inconveniente para aceptar la indicacion siempre que este acuerdo empezara a rejir desde la semana próxima, es decir, que hubiera sesion mañana.

El señor WALKER MARTINEZ.— Creo que seria aceptada unánimemente esta indicacion siempre que se entienda que

empieza a rejir desde la próxima semana.

El señor FIGUEROA.— Yo he hecho esta indicacion porque dos de mis honorables colegas me habian dicho que tenian que ausentarse de Santiago. Diré de paso que no es posible que dediquemos toda nuestra atencion al servicio público; es preciso compartir nuestros días de trabajo i atender nuestras necesidades personales.

Acepto la modificacion propuesta en el sentido de que empiece a rejir desde la semana próxima la suspension de las sesiones de los días sábados, prolongándose en media hora las demas.

El señor SANCHEZ MASENLLI.— Yo no tengo inconveniente para aceptar la indicacion en esa forma, señor Presidente.

El señor ESCOBAR (Presidente).— Si no hai inconveniente, se dará por aprobada la indicacion del señor Senador por Santiago.

Aprobada.

Se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Proyecto económico

El señor WALKER MARTINEZ.— Por cuarta vez, en un espacio de tiempo que no alcanza a un año, llega a los debates del Honorable Senado el problema de nuestras dificultades económicas. I como siempre, llega traído por la iniciativa parlamentaria.

Los representantes del pueblo viven palpando, en los diversos órdenes de la vida comercial e industrial, cuantas dificultades i trastornos enjendra la crisis por que atravesamos, i es natural que se empeñen porque en nuestra comunidad política, como acontece en todas las del orbe civilizado, ocurran los poderes públicos a atenuar o a remediar los males nacionales.

Pero lo que no parece natural, es que tan justificado empeño se estrelle en toda ocasion, cualesquiera que sean las circunstancias que se invoquen o las me-

didadas que se reclamen, con la resistencia glacial del Poder Ejecutivo. . .

Los economistas de todos los tiempos, los estadistas de todos los paises, han reconocido que los arbitrios económicos, especialmente los que tienen por objeto alterar el réjimen monetario, están espuestos a circunstancias i peripecias que es menester atender para dar cima a cualquier propósito. El Parlamento de Inglaterra decretó once conversiones, i un centenar de leyes para prepararlas, ántes de conseguir la circulacion metálica. Con igual o mayor trabajo, pero con no ménos atencion de los poderes públicos, han salido del réjimen fiduciario las naciones que lograron suprimirlo.

Mas, desgraciadamente, nuestros economistas oficiales, los estadistas que dirijen hoi nuestros finanzas, estiman que toda lei de conversion dictada en Chile, pierde el carácter de arbitrio material, espuesto a diversidad de contingencias, para adquirir el de precepto de una religion tan severa como la que arrastrara a las mujeres de Moctezuma a sacrificarse sobre los despojos de su real consorte...

¿Se acuerda una conversion calculando que ha de realizarse cuando el ajio del oro esté a diez, a quince o a veinte por ciento? Pues ¡adelante! gritan estos estadistas, aunque aquel ajio suba a treinta, a cuarenta, a sesenta por ciento!

I ¡adelante! continúan gritando cuando llega a ochenta, a noventa, al ciento por ciento. . .

Todavía, cuando el ajio del oro ha excedido de ciento treinta, les oímo afirmar impertérritos: que no ha llegado el momento de tocar una tilde a la lei de conversion!

Fuí yo de los que gastaron algun esfuerzo por devolver a la República el réjimen metálico. Seré de los que tornen a las mismas tentativas cuando logremos una situacion normal.

Empero, en la actualidad, no concibo cómo el caos que nos envuelve, cómo los estragos de una crisis enjendrada por causas naturales i por convulsiones sobrenaturales, no hablan bastante fuerte a todos

nuestros hombres de Estado para hacerles comprender que ha llegado el momento de que se escuchen los unos a los otros con benevolencia, i de que propongan aspiraciones teóricas para realizar prácticamente algo que permita sacar al pais de una situacion que, dia tras dia, hora tras hora, hiere con mayor rudeza, no solamente a las fuerzas vivas i resistentes del mundo de los negocios, sino que tambien a la pasiva e indefensa masa de nuestros conciudadanos, impotentes para contrarrestar la desvalorizacion de sus pequeñas rentas, sueldos o jornales.

Yo me explicaria la tenacidad de los convencimientos, con rumbos mas claros; la persistencia en continuar caminos anteriores, con una esperiencia ménos amarga. Pero hoi, vencidos por los acontecimientos humanos i sobrehumanos ¿podemos lójica i honradamente insistir en una conversion inmediata, fulminante, que nos seria desastrosa si fuese realizable?

Antes que conversionistas debemos ser economistas; i entre éstos, los de buena escuela, no violentan los acontecimientos ni las leyes naturales.

Los réjimenes monetarios son arbitrios que necesitan su hora i sus condiciones. No escojimos por capricho el réjimen del papel; que arrastráronnos a él los dispendios estraordinarios de una situacion escepcional. ¿I será hora oportuna para salir de aquel réjimen, la hora de la liquidacion de pérdidas mayores que los gastos de la guerra del Pacífico, de pérdidas sufridas por el pais entero con el cataclismo de Valparaiso?

No tuvo la Inglaterra, en las once veces que postergó su conversion, no han tenido los demas pueblos, que en repetidas ocasiones se vieron en igual necesidad, justificacion tan escepcional ni tan razonable.

Histórica, económica i moralmente se justifica el aplazamiento de la conversion prometida para el año próximo.

Pero, así como reconozco que es pensar en un mito el pensar en la conversion a dieciocho peniques, con cambios que in-

dolentemente hemos dejado bajar a estremos ridículos, reconozco tambien que es hoi obligacion primordial de nuestros Poderes Públicos, el sujetar, con dique insalvable, una mayor desvalorizacion de nuestra moneda.

¿Quién de mis colegas se atreveria a decir sériamente que a la vuelta de seis meses, época en que deben iniciarse los procedimientos de la acuñacion metálica, espera ver entrar lingotes de oro por las puertas de la Casa de la Moneda?

No se atreveria a decirlo el mismo honorable Ministro de Hacienda, no obstante que Su Señoría está obligado a cantar sobre este tema endechas de pié forzado.

¿Quién de mis colegas, pregunto tambien, para fijar mas gráficamente la deducción a que quiero llegar con estas interrogaciones, no se siente humillado, abatido, presa de una decepcion patriótica, cada vez que se informa de las cotizaciones de nuestro cambio internacional.

Seamos entónces prácticos, i puesto que la conversion soñada es, hoi por hoi, un imposible, contraigamos nuestra atencion i nuestras fuerzas a lo que es hacedero: a entonar el valor de la moneda nacional, como lo hizo la República Argentina, como lo está haciendo el Brasil.

Hasta ahora hemos escrito en las altas banderolas de las almenas el lema de las áureas promesas; pero hemos dejado, con lenidad culpable, que los hechos tornen aquel lema en irrision.

¿Por qué entónces no enmendar el rumbo?

Yo creo, señores Senadores, que si en cada situacion social, que si en cada evolucion política, que si en cada emergencia administrativa los partidos i los hombres obran de diferente manera para arribar a diferentes resultados, no hai motivo para que en materias económicas encadenemos nuestro criterio a pautas cerradas de obstinacion vizcaína.

No son promesas de conversion lo que hoi necesita el país. Necesita i tiene derecho e exijirnos la valorizacion de nuestra unidad monetaria.

Si en el momento actual convocáramos a un plebiscito, para que aquellos de nuestros compatriotas que pasean por esas ciudades sus almas amargadas resolvieran si prefieren leyes de conversion para el futuro, o medidas que al presente den a nuestra unidad monetaria poder comprador para pagar siquiera el pan que consumen sus familias, estoi seguro que el inmenso número responderia lo segundo.

Atendamos a las exigencias del presente i serviremos mejor al pueblo que actualmente representamos. No llenan, a mi juicio, su mision los estadistas que preparan grandes vias a las jeneraciones futuras estrechando los caminos de la presente; ni los que legan a sus nietos monumentos amasados con los sudores de sangre de sus hijos.

El honorable Ministro de Hacienda reconocia en una sesion anterior que la cuestion mas grave i que mas debia preocuparnos era el mejoramiento del cambio; pero se empeñó por ligarla al mantenimiento de una conversion imposible, de una conversion, permítame el señor Ministro la franqueza, en que nadie cree; de que se oye hablar únicamente al personal de gobierno.

Así, cuando Su Señoría nos declaró, dias pasados, que a juicio del Ejecutivo la conversion se llevará a cabo aunque produzca «algun quebranto», yo miré a sus colegas de banco ministerial, i, no sé si fué ilusion, pero me pareció sorprender en sus fisonomías la sonrisa que cambiaban entre sí los aurigas de tiempos mas candorosos!

El riesgo de «algun quebranto» lo arrostramos en 1895 para convertir a dieciocho el peso de dieciseis i medio peniques; pero, en 1901, se juzgó que ese quebranto no era tan despreciable con un cambio de catorce peniques. Lo mismo se juzgó en la nueva postergacion de 1904. ¿Qué han hecho entónces del sentido de apreciacion de las proporciones los que hoi vienen a hablar el lenguaje de 1895 con referencia a una conversion que ha de dar el salto mortal de siete a dieciocho peniques?

Doblemos esta hoja; baje el Ministro de la nebulosa en que se colocó al iniciarse este debate, i reconozca en voz alta que no hai en el momento actual otro medio de procurar algun alivio económico a los hijos de este pais, que valorizando nuestra moneda: que subiendo el tipo de cambio, que tanto ha contribuido a abatir, por cierto sin quererlo, el Gobierno de que Su Señoría forma parte.

No hace aun dos años que la República atravesaba dias de una extraordinaria prosperidad. El bienestar jeneral trajo una exajeracion en los consumos del Gobierno i de los particulares. Nuestras aduanas no daban abasto al despacho de las importaciones extranjeras. Santiago llegó a ser la ciudad que rodaba mas carruajes i consumia mas champagne en el hemisferio Sur. Naturalmente, no págabamos todo aquello con productos; mas, el saldo acreedor admitia espera, porque estábamos ricos, i en horas de bonanza se diferren los pagos para repartir su cancelacion en períodos razonables.

Pero una noche, en un solo minuto, la naturaleza ajitó las entrañas de la tierra, i de las dos grandes ciudades que poseíamos, desapareció una; la que era emporio de nuestro comercio i arteria que esparcia por las venas de todo el pais la savia del crédito con que fomenta el consumo la esportacion extranjera.

Con los centenares de millones que allí desaparecieron bajo escombros o entre llamas, desapareció tambien la estabilidad que nacia del crédito liberalmente acordado en situaciones normales. I vinieron, tras las pérdidas extraordinarias, las cobranzas extraordinarias, i las remesas al extranjero tambien extraordinarias.

La próspera situacion económica del pais hubo de eclipsarse. Se ha dicho que esa prosperidad habia sido artificial; mas, si esto es así, solo probará, por lo que hace a mi propósito, que el sacudimiento hubo de ser mas hondo, que hubo de tener todos los caracteres de un cataclismo.

Tras nuestra propia crisis vino la crisis del mundo entero, que si conmovió en

sus sólidos cimientos hasta el coloso de la produccion i de la industria moderna, los Estados Unidos, no podia dejar de agravar mas la situacion afflictiva de Chile, ya que de todas partes se ordenó una recojida escepcional de capitales.

¿I cómo ha soportado este pais esos sacudimientos humanos i sobrehumanos? ¿Se dejó sentir aquí, como en los Estados Unidos, la accion del Gobierno i del Congreso? ¿Hubo un Banco de Francia que prestara a los de Chile lo que prestó a los de Inglaterra? ¿Tuvimos reservas militares que evitaran los estragos del pánico como en Alemania?

Nada, absolutamente, nada de eso.

Todas nuestras medidas extraordinarias consistieron en emitir treinta millones de papel i en contratar un empréstito de un millon cien mil libras a dieciocho meses plazo.

Verdad es que tambien se ha solido disparar, entre los tumbos de embriagado que daba el cambio internacional, voladores de luces con promesas de conversion para el año próximo. . .

Si en nuestro Gobierno hubiesen predominado los economistas ántes que los conversionistas de toda hora, de todo momento, cualesquiera que sean las circunstancias, las desgracias o las calamidades del pais, las cosas habrian pasado de diferente manera.

A la precipitada fuga de los capitales extranjeros habria podido oponerse la contratacion de un empréstito exterior de cinco millones de libras, como lo pidió nuestro colega don Federico Varela, en reunion memorable de la Moneda, o la traida de la suma mayor que representan los fondos de la conversion, como en la misma oportunidad lo indicó el que habla.

Los grandes males, las situaciones escepcionales, exigen grandes, valientes, enérgicas medidas. I las que anoto hubiesen permitido llenar, con capitales propios, el vacío dejado por los capitales extranjeros a causa de la crisis mundial; hubiesen permitido pagar suavemente el saldo de las importaciones exajeradas de los dias prósperos que ántes recordé; hubiesen permitido diferir la cancela-

cion violenta de las pérdidas enormes del terremoto de agosto. I evitando así que descendiera el cambio a las estremidades inauditas en que hoy le vemos, la conversion metálica de 1909 hubiese sido una operacion realizable.

Es, en consecuencia, la resistencia para tomar medidas que evitaran el desastre en que nos encontramos lo que ha convertido en necesidad pública la postergacion que hoy se pide en los dos proyectos que están sobre la Mesa: en el de la mayoría i en el de la minoría de la Comision.

Sostuve la necesidad de evitar mayores bajas de cambio con porfiada insistencia en las sesiones extraordinarias del año pasado. Rogué i supliqué al Ministro de Hacienda que presentara algun proyecto que contuviera medidas para valorizar nuestra moneda, o que incluyera en la convocatoria alguno de los pendientes, pues cohibida estaba la iniciativa parlamentaria por un precepto constitucional.

Mas, mis esfuerzos fueron inútiles para obtener, no ya el triunfo de una idea, si no un palenque abierto para abrir paso a las que reunieran el concurso de las luces de mis honorables colegas.

En aquella inpotencia desesperante, cuando el cambio bajaba a diez i ya se divisaban o se palpaban, mejor dicho, los estragos del pánico que lo ha arrojado a ocho i a ménos de ocho, usé del derecho que me garantía la discusion de los presupuestos i propuse, en la de la partida referente al servicio de nuestra deuda pública, que se atendiera esta necesidad con nuestros fondos disponibles en Europa i Estados Unidos.

Mis honorables colegas acogieron el arbitrio de libertar al mercado de letras de la mano absorbente del Estado, que le arrebatara por aquel solo capítulo mas de millon i medio de libras esterlinas al año; pero el Gobierno, que buscaba la conversion sin cuidarse de la depreciacion de nuestra moneda, usó de sus influencias en la otra Cámara i la indujo a resistir el sencillo i lógico acuerdo del Senado.

De esta manera, el Estado de Chile,

poseedor de un *stock* de seis millones de libras en el extranjero, continuó cruzado de brazos en presencia de los males que han ido agravándose.

Hizo algo peor que cruzarse de brazos. Ha estado perturbando el libre juego de los negocios al sustraer del mercado, no solo las letras que necesita i a que lo autorizan las leyes, sino las que adquiere contra el mandato de la lei i que retiene en sus arcas contra toda nocion económica. A ochocientas mil libras subió hace pocas semanas el sobrante empozado en nuestra Tesorería de Lóndres. Hoy se dice que alcanza a quinientas mil libras esterlinas; todas sustraídas al intercambio natural i regular de los negocios particulares.

No han prescindido del factor importante del cambio internacional los países que en América, agobiados por trastornos análogos al nuestro, han mejorado sus finanzas averiadas. Para prepararse a la conversion han cuidado esos países de valorizar su moneda.

Así la República Argentina, de un cambio de cuatrocientos ha pasado a uno fijo de doscientos veintiete. Así el Brasil, que vió bajar su unidad monetaria de veintisiete a siete peniques, ha logrado levantarla a un tipo estable de quince

Con voluntad de fierro el Gobierno del Brasil combatió el ajiotaje.

I logró dominarlo. ¿Cómo? Poniendo un límite a ese juego desquiciador. Levantó un empréstito, pues no tenia la ventaja de poseer como nosotros un fuerte *sstock* en el extranjero, i dijo: «de aquí no bajaré el cambio».

I no lo dejó bajar. Jiró sobre el empréstito i dió letras al mercado i a los mismos ajiotistas que pretendieron resistirle. I éstos fueron vencidos, porque sus fuerzas no son infinitas como sus argucias.

A once peniques por mil reis estaba el cambio cuando en el Brasil se adoptó ese temperamento. Periódicamente fué alzándose el minimum tolerado por el Gobierno, hasta llegar al tipo de quince sostenido hoy.

¿Por qué en Chile no podría hacerse lo

que con tan buen éxito se ensayó en la República amiga? ¿No es menester para ello usar de las atribuciones de Estado, porque con decretos no se mata el ajiotaje; pero los gobiernos disponen, como los particulares, de fuerzas financieras con qué dominar los fenómenos económicos.

El Estado chileno es poseedor de esas fuerzas financieras. No necesitaría apelar a empréstitos, desde que fondos abundantes tiene sobre qué jirar. ¿Por qué entonces no sería posible, por lo ménos, contener en ciertos límites al ajiotaje que exagera nuestras desgracias i explota las consecuencias de nuestros errores?

Yo creo, señor Presidente, que cualquier esfuerzo enérgico para señalar ese límite, será recompensado por el éxito. Su primer resultado será detener el pánico que despierta hoi la agravacion desconocida del mal que nos aqueja. Tras ellos los mismos ajiotistas, que viven de esquilmar al prójimo, tendrian que hacer lo que hicieron en el Brasil: tornarse de jugadores a la baja, en jugadores a la alza.

No quiero discutir ahora, porque deseo mantenerme en términos conciliadores, las ningunas ventajas que nos ha reportado la acumulacion de reservas en el extranjero. Aceptando el hecho consumado, aceptando la preocupacion que desconfia de nuestro crédito i desea mantener valores en oro para hacer frente a la conversion cuando el caso llegue, yo pregunto: ¿no podríamos mantener intactas esas reservas, jirando sobre ellas bajo un tipo dado de cambio i reponiéndolas sobre otro tipo dado? I esos tipos límites ¿no podrian ir alterándose paulatinamente, hasta llegar, por una entonacion de nuestro papel moneda, a una suave, normal i exenta de trastornos, conversion metálica?

¿Será, señores, tan poderosa la corriente bajista que pueda resistir al peso arrollador de los seis millones de libras que guardamos en Berlín i Nueva York?

Si lo fuera, querria decir que obedecia a causas naturales, i en tal caso el jiro de aquellos millones nos habria salvado de peligros que no preveíamos. Pero lo seguro es que esas causas no existen, porque

son conocidos, de sobra conocidos, los motivos que han precipitado las últimas bajas de cambio.

Mas, si aquello se temiera, i con ello pudiéramos perder la soñada ventaja de poseer gruesas reservas en oro, arbitrios hai que salvan esos peligros. Uno de ellos seria invertir el producido de los jiros sobre nuestros depósitos en letras oro de las Cajas de Crédito Hipotecario.

Si inspira mayor fé nuestro papel moneda porque tenemos ochenta millones en los bancos alemanes i americanos, depositados al tres por ciento, ¿se debilitaria esa fé, cuando los mismos ochenta millones ganaran el doble de interes en bonos oro de las Cajas Hipotecaria o Salitrera?

De ninguna manera, pues el crédito del Estado permitiria en cualquier momento reducir a numerario aquellos valores.

Ven, pues, mis honorable colegas, aun aquellos que son partidarios de mantener una reserva en oro, que ésta no se debilitaria con cambiar de especie. Hai, en consecuencia, un arbitrio, i habrá otros mas, que permitirian al Gobierno de Chile, de un modo fácil i sencillo, cargar el platillo del alza de nuestro cambio internacional, en vez de continuar, como hasta aquí, cargando tan desmesuradamente el platillo de la baja.

Una vez que las letras-oro de la Caja Hipotecaria tuvieran comprador, la corriente de los deudoras para convertir sus deudas se pronunciaría. Ningun deudor prudente dejaria de comprender que el margen de descenso del cambio es menor que el de ascenso, i que contra la baja tiene la defensa del alza de los productos. En cambio, ¿cuáles son las expectativas del deudor en papel ante el alza del cambio? Que su deuda aumentará a medida que disminuya el valor de los productos con que ha de servirla.

Si no se ha producido ya la corriente poderosa para cambiar las deudas-papel por deudas oro, no es porque sea ignorado lo anterior. Es por la carencia de compradores de los bonos oro. Cómprelos el Fisco i llevará a la industria agrícola un alivio, al mismo tiempo que las letras con

que pagare esos bonos irán a aliviar el mercado de los cambios.

Una ventaja mas tendria este arbitrio: la vuelta al réjimen metálico ha encontrado no poca resistencia en los deudores que veian acrecer sus compromisos con la valorizacion de la moneda. Interesarles en la evolucion contraria es desarmar su resistencia.

Yo confio en que el Senado habrá de considerar que no le es dado abordar el problema económico, preocupacion hoy de todo el pais, por uno solo de sus aspectos. De aquí que me atreva a anticipar en esta discusion jeneral un artículo que podria tener cabida en cualquier proyecto que se acogiera. Lo anticipo para que haya tiempo de meditarlo, correjirlo o mejorarlo.

Ese artículo diria:

«Artículo... Se autoriza por un año al Presidente de la República para invertir, de los fondos de conversion depositados en el extranjero, la suma de veinte millones de pesos en bonos oro de las cajas de Crédito Hipotecario ó Crédito Salitrero, que comprará por propuestas públicas, con letras sobre Lóndres a noventa dias, a precios que no excedan de la par i en parcialidades mensuales de dos millones de pesos.

En la lei jeneral de presupuestos se fijarán anualmente las cantidades que, de los mismos fondos i en igual forma, se juzgue conveniente invertir.»

La idea no puede ser mas simple. El cambio de inversion no quita la naturaleza de los fondos destinados a la conversion. Se les traslada, no se les distrae de su objeto.

Limite a veinte millones la autorizacion primera, en atencion a que toda medida que afecte el cambio internacional debe adoptarse con prudencia i mesura. Estiendo la autorizacion para la totalidad de los fondos de conversion, porque si el arbitrio surte efectos, habrá de repetirse. Someto la fijacion de la cantidad anual a resoluciones posteriores del Congreso, por huir de la inconveniencia de querer dominar de antemano hechos i circuns-

tancias que serán mejor apreciados mas tarde.

Hai muchos otros arbitrios que tocar para mejorar el cambio, i no dudo que, una vez apartados los criterios de esta especie de pié forzado de la conversion del año próximo, el Ejecutivo i el Congreso encontrarian un vastísimo campo de accion: un terreno comun que los condujera, sin choques ni dificultades, a la conversion posible, como se ha hecho en otras partes, como la hicimos ya una vez en Chile.

He de señalar ahora la necesidad de apartar tambien un obstáculo que ha influido grandemente en los últimos meses sobre la depreciacion del cambio: me refiero al cobro de los derechos de esportacion en letras, que, ademas de restringir el uso de la moneda corriente, convierte al Gobierno en elemento desquiciador del orden natural de los negocios.

Los paises sometidos al réjimen fiduciario han contribuido con frecuencia al desprestijio de su propio papel moneda exijiendo el pago de las contribuciones en oro; mas aquella ilójica i arbitraria exigencia, que proscribde de las arcas fiscales la moneda a que se da curso forzoso, que restringe su uso i agrava sus inconvenientes, háse cohonestado con la necesidad de reunir numerario para las conversiones.

Así entre nosotros se cobraron durante algun tiempo los derechos de Aduana en oro, i ese oro se almacenaba para convertir el papel moneda; mas, apénas se ideó diferente rumbo para ir a tal fin, púsose tambien término al cobro de los derechos en metálico.

Empero, lo que no ha hecho pais alguno ántes que Chile, lo que no admite la atenuacion del cobro de contribuciones en metálico, es el empeño, legal e ilegal con que restringimos el uso del papel moneda del Estado en obsequio a la circulacion del papel de los particulares.

La lei de bancos se modificó a fin de privar a estas instituciones públicas del privilejio de emitir billetes convertibles; pero, con inconsecuencia monstruosa, se garantiza a todo esportador de salitre o

yodo el derecho de pagar los impuestos con papel inconvertible durante cinco meses.

Este error, imputable solo en parte a la lei, porque se le da una estension indebida, nació del temor de que el Fisco no encontrara banqueros bastante discretos u honorables para comprar por su cuenta las letras que ha menester para sus servicios en el extranjero; pero ¿no tiene que valerse tambien de banqueros para vender sus enormes sobrantes?

El temor fué, pues, hijo de un fiscalismo nimio, i en manera alguna puede excusar que el Estado repudie su propia moneda de curso forzoso. Esto es inormal i contrario, ademas, al principio económico que señala a la moneda fiduciaria tanta mayor depreciacion cuanto mas estrecho es el campo de su circulacion i uso.

Doscientos millones será, en números redondos, el monto de las entradas nacionales en el presente año, i de ellos solamente sesenta o setenta millones se pagarán en papel del Estado. Los ciento treinta restantes en papel de particulares.

La comparacion de esas cifras basta para comprender la estension del desmedro en que el Fisco chileno coloca a la moneda que emite. Basta tambien para formarse una idea de cuánto, en el engranaje de la cadena de los negocios, disminuye por esta causa el uso de esa moneda. Tuvieran los esportadores de salitre i yodo que servirse de ciento treinta millones efectivos para pagar sus contribuciones, en vez de las hojas de papel a que ellos mismos dan valor, i no les veríamos consagrar todas sus fuerzas al juego de bajar el cambio internacional.

Los mismos bancos extranjeros, que remesan fuera del país hasta los depósitos que aquí reciben ¿podrian continuar en aquel juego a la baja si no contaran con la impunidad que les asegura la facultad que les damos de emitir el papel-letra para responder a las exigencias de cualquier momento? Sin esto, obligados estarian a reservar o a traer al país algun capital efectivo.

Ademas de estos inconvenientes, que recuerdo someramente porque los he esplayado en debates anteriores, sin contradiccion i hasta con el asentimiento de miembros del Gobierno, esperiencias recientes han venido a revelar que hai razones de otro orden que cooperan a señalar como impostergable la necesidad de poner término al estado actual de cosas.

En los últimos tiempos el Fisco ha sido un perturbador del movimiento natural de los negocios, terciando en el mercado de letras de cambio de una manera absorbente i desquiciadora. La demanda que provocan las exigencias del comercio i que este mismo satisface, ha tropezado últimamente con un factor extraño, desde que el Fisco no se ha limitado a recoger las letras que necesitaba para sus servicios, sino que ha acaparado una cantidad superior en el doble.

I estos sobrantes, retenidos o vendidos tardiamente, con un criterio administrativo i no segun las exigencias normales del comercio, ¿no han de producir los trastornos que en estas materias ocasiona todo lo que es artificial?

Poseedor, ademas, el Gobierno de grandes sumas en letras de cambio, háse creído facultado para darles un empleo para el cual no estaba autorizado por nuestras leyes ni por la índole de sus atribuciones, o no ha sabido sustraerse a las influencias de los intereses particulares, avivados por la existencia de aquellos sobrantes.

Se ha palpado, todavía, cuánto peligro para la seguridad de las rentas fiscales ofrece el sistema de admitir, en pago de la mas cuantiosa de nuestras contribuciones, nó moneda efectiva, sino promesas de pago que han de verificarse en el extranjero a noventa días despues de presentada la obligacion. Las trescientas mil libras últimamente protestadas ¿no son una advertencia que permite prescindir del temor a que el Fisco pierda algunas fracciones de penique cuando necesite comprar letras para sus servicios.

El convertir al Superintendente de Aduanas en dispensador i calificador de

créditos, el entregarle la facultad de exigir o dispensar garantías, es otro inconveniente del sistema que condeno.

Consideraciones económicas, razones de conveniencia i lecciones dejadas por la experiencia, aconsejan, pues, poner término al pago de los derechos de esportacion en letras sobre Lóndres. Cobrándolos en moneda corriente nacional, con el recargo correspondiente al cambio, el Estado no se perjudicará en la cuantía que percibe, hará mas honor a la firma que ha puesto al billete de curso forzoso, estenderá el uso i circulacion de éste, dejará el mercado de los cambios en mas tranquilidad i asegurará mejor la recaudacion i el empleo de las rentas fiscales.

Las disposiciones legales que anoto en seguida, permitirán ver que al legislador no se ocultaron los inconvenientes i peligros del sistema vijente. De allí que restringiera el cobro de letras «a la cantidad suficiente para cubrir los gastos ordinarios del Estado», cuota excedida hoy con flagrante infraccion de nuestras leyes.

La lei sobre impuestos aduaneros de 28 de diciembre de 1897, dispuso en su artículo 11, lo siguiente:

«Una parte» de los derechos de esportacion fijada por el Presidente de la República en cantidad suficiente «para cubrir los gastos ordinarios» del Estado en el extranjero, se pagará en letras sobre Lóndres a noventa dias vista i a razon de dieciocho peniques por peso.

El resto se pagará en «moneda nacional» con el recargo de cambio necesario, sobre el valor comercial de ésta, para obtener dieciocho peniques.»

Algunos meses mas tarde, en 21 de junio de 1898, una lei sobre emision de papel moneda ratificó lo anterior en estos términos: «Los derechos de esportacion se pagarán en moneda de oro i en letras sobre Lóndres, con arreglo al artículo 11 de la lei núm. 980, de 23 de diciembre de 1893». Sin embargo, «hasta el 1.º de octubre del corriente año» podrá pagarse en letras sobre Lóndres el total de los derechos de esportacion.»

Vencido el plazo que concedió la segunda de estas leyes, recobró la primera

todo su vigor, i, en consecuencia, desde el 1.º de octubre no ha podido cobrarse legalmente en letras sobre Lóndres mas que la cantidad suficiente para cubrir «los gastos ordinarios» del Estado. El resto, como lo manda la lei, debe cobrarse en moneda nacional.

Sin embargo, la creciente tendencia a poner de lado las prescripciones legales ha encontrado manera de contrariar las dos leyes arriba citadas i el Estado cobra hoy en letras sobre Lóndres «la totalidad» de los derechos de esportacion.

El último decreto en que el Presidente de la República fijó la forma en que deberian pagarse los derechos de esportacion, dice testualmente:

«Santiago, 26 de abril de 1907.—Vistos estos antecedentes, decreto:

Los derechos de esportacion del salitre se pagarán en la forma siguiente: el sesenta por ciento en letras sobre Lóndres i el cuarenta por ciento restante en oro o en letras, a eleccion del deudor, etc.—(Firmado) MONTT.—R. Sotomayor.»

El Poder Ejecutivo tenia facultad para fijar en sesenta por ciento la cuota pagadera en letras, de acuerdo con el artículo 11 de la lei sobre impuestos aduaneros; pero, no tuvo la misma facultad para ordenar que el cuarenta por ciento restante se pagara en oro. Méenos la tuvo para dejar «a la eleccion del deudor» el pago en metálico o letras. La lei que acabo de citar prescribe que «el resto (deducida la cuota para los gastos ordinarios) se pagara en moneda nacional con el recargo correspondiente». Este mandato es terminante porque no quiso el legislador estender disposicion tan depresiva de su propia moneda mas allá de lo estrictamente necesario para satisfacer las «necesidades ordinarias» del Estado en el extranjero.

El decreto, a todas luces ilegal, que mantiene en toda su ilegalidad el actual Ministro de Hacienda, fué, naturalmente, bien acojido por los salitreros, i no dudaron de la eleccion.

En vez de darse la pena de buscar oro, pagan íntegramente el impuesto con sus propias letras.

I así continúan haciéndolo hoi; i así la disposicion legal que reputo mala, se ha agravado por la disposicion ilegal que estiende indebidamente sus efectos; i así el Fisco ha llegado a ser tenedor de inmensos sobrantes en letras de cambio; i así el Gobierno conviértese en perturbador del mecanismo natural del juego de los cambios.

De esa manera háse aumentado, tambien, el peligro de semejante percepcion de las rentas fiscales.

Si las trescientas mil libras de las letras protestadas a la Casa Granja se pierden, solamente el sesenta por ciento de la pérdida será imputable al réjimen legal. Del cuarenta por ciento restante será responsable el Gobierno que excedió sus atribuciones.

Para apartar el factor de las perturbaciones del cambio, a que vengo refiriéndome, es preciso, pues, que el Gobierno modifique inmediatamente el decreto de 26 de abril de 1907 i se limite a cobrar en letras tan solo lo que ha menester para sus gastos ordinarios.

Pero convendria hacer desaparecer en absoluto el sistema. Si no podemos libertarnos del papel-moneda del Estado concluyamos al ménos con el papel moneda salitrero, que a tantos peligros está espuesto i que ha sido oríjen de recientes escándalos.

Si la Constitucion no reservara a la Cámara de Diputados la iniciativa en toda lei sobre contribuciones, yo habria propuesto, para agregar al proyecto en debate, otro artículo que dijera:

«Los derechos de esportacion se pagarán en adelante en la misma forma establecida para el cobro de los de importacion i almacenaje por el artículo 1.º de la lei número 1,992 de 27 de agosto de 1906.»

No pudiendo proponer esta idea al Senado, la encomiendo desde esta tribuna a la consideracion de la Cámara de Diputados.

Acaso podria modificarse estableciendo que una parte de los derechos, que iria aumentándose paulatinamente para no producir de golpe una gruesa importacion, se cobrara en oro.

Si corren vientos propicios a la idea de invertir los fondos de conversion en bonos oro de la Caja Hipotecaria, esta modificacion seria mas justificada.

El señor ESCOBAR (Presidente).— Como ha llegado la hora, quedará Su Señoría con la palabra.

Se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

ANTONIO ORREGO BARROS
Redactor