

Sesion 20.^a ordinaria en 11 de Julio de 1908

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ESCOBAR

Sumario

Acta de la sesion anterior. - Cuenta.---El señor Lazcano se hace cargo de la respuesta que el señor Ministro de Obras Públicas dió en sesion anterior a las observaciones hechas por el señor Senador, con motivo del proyecto de tarifas diferenciales para los ferrocarriles, i manifiesta las deficiencias e irregularidades que se notan en este servicio.--- Se suspende la sesion.---A segunda hora continúa la discusion de los proyectos económicos, i termina su discurso el señor Walker Martínez.--- Pide la palabra el señor Figueroa, i faltando pocos minutos para que termine la sesion, queda Su Señoría con ella.--- Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

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

Acta

Se leyó i fué aprobada la siguiente:

«SESION 19.^a ORDINARIA EN 10 DE JULIO
DE 1908

Asistieron los señores Escobar, Castellon, Cifuentes, Devoto, Fábres, Fer-

nández Concha, Figueroa, Infante, Lazcano, Matte, Oliva, Reyes, Sánchez, Sanfuentes, Silva Ureta, Sotomayor (Ministro del Interior), Subercaseaux, Vergara i Walker Martínez, i el señor Ministro de Industria i Obras Públicas.

Aprobada el acta de la sesion anterior, se dió cuenta de los siguientes negocios:

Solicitudes

Una de doña Felipa Téllez, viuda de Valderrama, en que solicita una pension de gracia en atencion a los servicios prestados al país por su esposo don Adolfo Valderrama.

Pasó a la Comision de Instruccion Pública.

Otra de don José Tomas Henríquez, subteniente retirado de Ejército, en que pide se le declare de abono, para los efectos de su retiro, el tiempo que permaneció fuera del Ejército, desde el 30 de noviembre de 1871 al 15 de abril de 1880, o sea nueve años cuatro meses quince dias.

I otra de don Emilio Merino, ex-teniente de Ejército, en que pide que se le conceda, por gracia, la pension de retiro correspondiente a un capitán de Ejército, con ocho años de servicios.

Pasaron a la Comision de Guerra.

Presupuestos municipales

De haber remitido sus presupuestos de entradas i gastos para 1909 las muni-

cipalidades de Buin, Pinto i San Antonio (Puerto Viejo).

Se mandaron archivar.

El señor Presidente insinúa la idea de destinar, en la primera hora de todas las sesiones, quince minutos, despues de los incidentes, a tratar de asuntos de fácil despacho, que se fijarian en una tabla especial i de la cual se escluiria todo negocio que ofrezca dificultades, a juicio de algun señor Senador.

Esta idea fué acogida por la Sala, i, en consecuencia, el señor Presidente hizo dar lectura a la siguiente tabla, que se dió tácitamente por aprobada, de asuntos que deben ser considerados en la sesion de mañana, dentro de los quince minutos a que ha hecho referencia Su Señoría:

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, preceptores i ayudantes de escuelas que presten sus servicios en el Territorio de Magallanes, tendrán una gratificacion igual a la de que gocen los empleados de la misma categoría en las provincias de Taena 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.

Durante la hora de los incidentes usa de la palabra el señor Ministro de Industria i Obras Públicas i replica al discurso del señor Lazcano, pronunciado en la sesion anterior, sobre los asuntos relacionados con la administracion de los Ferrocarriles del Estado. Manifiesta que en el fondo está de acuerdo en muchos de los puntos tratados por el honorable Senador de Curicó, i a este propósito vuelve a analizar nuevamente las observaciones traídas al debate.

En cuanto a las cifras que se refieren al consumo de carbon hecho por la Empresa durante la época que ha estado a cargo de la actual administracion, mantiene el señor Ministro su exactitud, i dice que los datos que ha suministrado a ese respecto tienen su comprobacion en los libros de la contabilidad de los ferrocarriles i pueden ser verificados por los señores Senadores.

En contestacion a una pregunta hecha en la sesion anterior por el señor Walker Martínez, dice que las atribuciones del jefe del personal constan de un reglamento a que Su Señoría da lectura en la parte pertinente, reglamento que aun no ha sido aprobado por el Gobierno pero que ha sido puesto en vijencia con su autorizacion.

Llegado el término de la primera hora, el honorable Senador por Santiago, señor Figueroa, propone se modifique el acuerdo para celebrar sesiones diarias, tomado para mientras dure la discusion del proyecto económico, en el sentido de que se supriman las sesiones de los sábados prolongándose, en cambio, las restantes hasta las seis i media de la tarde.

El señor Fernández Concha espresó que aceptaria esta indicacion si hubiera de comenzar a rejir desde la próxima semana.

Cerrado el debate sobre los incidentes, queda aprobada, por asentimiento unánime, la indicacion del señor Figueroa, con la declaracion hecha por el señor Fernández Concha.

A segunda hora continúa la discusion jeneral i particular del proyecto del señor Fernández Concha, relativo a la conversion metálica, conjuntamente con el propuesto por la minoría de la Comision informante.

Usa de la palabra el señor Walker Martínez i espone las consideraciones que a Su Señoría le asisten para pensar que no debe llevarse adelante el propósito de conversion a plazo fijo, i de que, en cambio, lo que el pais necesita i tiene derecho a exigir, es la valorizacion de nuestra unidad monetaria, hoi dia tan depreciada.

A este último respecto, el señor Senador, trae a colacion diversos razonamientos i antecedentes para establecer el procedimiento que, a su juicio, deberia seguirse para obtener aquel resultado.

Desde luego Su Señoría propone, de acuerdo con las ideas que sostiene i para que se le dé cabida en cualquier proyecto que se apruebe en esta materia, el siguiente 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 o 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 en lo sucesivo conveniente invertir.»

El señor Senador de Santiago dice, ademas, que el cobro en letras que actualmente se hace de los derechos de esportacion es un obstáculo que ha influido poderosamente durante los últimos meses en la depreciacion del cambio; discurre estensamente sobre este particular i manifiesta que, en su sentir, esos derechos de esportacion deberian pagarse en adelante en la misma forma establecida para el cobro de los derechos de

internacion i almacenaje, por el artículo 1.º de la lei 1,992, de 27 de agosto de 1907; i agrega que no siendo posible, constitucionalmente, tomar aquí la iniciativa en ese sentido, Su Señoría se limita a dar la idea, con el deseo de que pueda encontrar aceptacion en la Honorable Cámara de Diputados.

Se levantó la sesion, quedando en tabla para la segunda hora de la próxima este mismo asunto, i con la palabra el señor Walker Martínez, i para la primera hora los asuntos de fácil despacho, incluidos en la tabla aprobada el dia de hoi i los indicados en la tabla ordinaria aprobada en sesion de 23 de junio último.»

Cuenta

Se dió cuenta:

1.º Del siguientes oficio de la Honorable Cámara de Diputados:

«Santiago, 10 de julio de 1908.—Por el oficio de V. E. número 64, de fecha 7 del actual, la Cámara de Diputados ha quedado impuesta de que el Honorable Senado ha tenido a bien elejir a V. E. Presidente i vice-Presidente a don Ricardo Matte Pérez.

Dios guarde a V. E.—RAFAEL ORREGO.—Néstor Sánchez, Secretario.»

2.º Del siguiente oficio de la Municipalidad de La Union:

«Union, 1.º de julio de 1908.—Tengo el honor de remitir adjunto a V. E. el presupuesto que rejirá en esta comuna durante el año próximo.

Dicho presupuesto es el mismo que rejia en el año actual, pues la Municipalidad no discutió, dentro del plazo legal, el que la Alcaldía habia formado.

Saludaa V. E.—Francisco R. Aguirre.»

3.º De un informe de la Comision de Hacienda, acerca del proyecto de lei, remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que concede, por gracia, a la señora viuda e hijas solteras del jefe de vistas de aduanas, don José Luis de Ferrari, una pension anual de tres mil pesos, de la cual gozarán en conformidad a la lei de montepío militar.

INCIDENTES

Tarifas diferenciales

El señor LAZCANO.—Debo felicitar, honorable Presidente, de haber promovido debate para obtener del honorable Ministro de Industria que, en amparo de los industriales, de los comerciantes, de los consumidores, no permitiese que fueran puestas en vijencia las tarifas diferenciales, tarifas ideadas en mal momento, en una época de crisis sumamente aguda, i que no solo no beneficiarán a los remitentes de carga por los ferrocarriles, sino que les impondrán un gravámen onerosísimo, sin compensación de ningun jénero. I mucho mas debo congratularme de haber promovido este debate, cuanto que el señor Ministro, como yo lo esperaba, ha manifestado a la Cámara su voluntad mui decidida de conjurar esta amenaza.

Desde luego, el señor Ministro prohibió que el día 1.º de julio, fecha fijada por la Direccion de los Ferrocarriles para que comenzaran a rejir las tarifas diferenciales, se llevara a efecto la medida.

En seguida, el señor Ministro ha nombrado una comision de personas distinguidísimas i de reconocida competencia para que, estudiando esta materia, informara al Gobierno sobre ella.

Sin mas que esto yo deberia darme por satisfecho de haber promovido este debate i felicitar al pais, por estar la cartera de Industria servida por un funcionario tan bien dispuesto i tan celoso de su deber que, poniendo oido atento a las necesidades públicas, no hace cuestion de amor propio el reconocerlas i atenderlas, sino que, por el contrario, se somete a la opinion dominante, lo que es mui honroso para un hombre público.

El honorable Ministro, con una hidalguía que le honra, se atribuía mayor responsabilidad de la que le corresponde en el manejo de nuestros ferrocarriles. Alguna responsabilidad cabe, sin duda, a Su Señoría, como tuvo lugar de manifestarlo en la sesion anterior; puesto que,

por muchas que sean las facultades que la lei de 1907 ha dado al Director de la Empresa, por mas que sea verdad que la lei quiso establecer en ese servicio una especie de dictadura, tambien es cierto que el Presidente de la República, por conducto del Ministro del ramo, tiene autoridad bastante para contener a ese funcionario, cuando sus actos hayan de producir daño al pais. En este sentido alguna responsabilidad afecta al señor Ministro de Industria.

Pero, Su Señoría estremaba la situacion en que voluntariamente se colocaba, puesto que, ignorando, como ignora, lo que ocurre en aquella administracion, no puede afectarle la responsabilidad que hidalgamente quiere atribuirse.

No todos los datos que comunica la Empresa al Gobierno son efectivos; no todo lo malo que en ella sucede llega a conocimiento del Ministro del ramo; no envia la Empresa todos los detalles i resultados de las medidas que adopta i que permitan conocer con exactitud si ha obrado bien o mal.

Deberia terminar mis observaciones con esta manifestacion que acabo de hacer, de la complacencia con que he oido las palabras i con que aplaudo los actos que ha realizado el señor Ministro de Industria. Pero como Su Señoría puede encontrarse un tanto perturbado con las informaciones equivocadas o incompletas que recibe, i como tambien la Comision que estudia las tarifas diferenciales, aunque formada por distinguidas personas, puede partir de una base errada, quiero ahora insistir en lo que ya manifesté en sesiones anteriores, esto es, que si los remitentes de carga por los ferrocarriles han de pagar los gastos de este servicio, es justo que el Gobierno exija a esa Empresa hacer las mayores economías posibles, a fin de no imponer a los ciudadanos gravámenes injustificados.

No quiero significar con esto que la Empresa no debe hacer los gastos necesarios. Nó; la Empresa debe gastar todo lo que sea menester para el buen servicio i para la marcha ordenada i correcta de su administracion. Pero el Gobierno debe

apartar a esa Empresa del camino torcido que ha llevado hasta hoy; debe evitar el derroche i la dilapidacion que en ella se hace de los caudales públicos.

Dije i repito que el número de accidentes ocurridos en 1907, excede enormemente al número de accidentes que la estadística arroja para el año 1906. Dije que en este año los accidentes ascendieron a doscientos cuarenta i uno, mientras que en 1907 llegaron a seiscientos cuarenta i tres!

Mis honorables colegas comprenderán que este solo dato basta para probar que la Empresa de los Ferrocarriles no maneja convenientemente el servicio, ni resguarda los intereses del país. El Ejecutivo está, pues, en el deber de ocuparse de este grave asunto i corregir los actos censurables de esa Empresa.

Dije, i el señor Ministro no aceptó mi afirmacion, que la Empresa de los ferrocarriles no ha adoptado el sistema de las propuestas públicas, única base honrada de procedimientos. Quiero insistir en este punto, ya que el señor Ministro lo puso en duda. Podria citar cuarenta o mas casos para corroborar mi aseveracion, pero recordaré tan solo uno, que es conocido de todos i que ha sido comentado uniformemente por los diarios de todos los partidos políticos.

En el puerto de Talcahuano se hacia por administracion, en malas condiciones, la carga i descarga de las mercaderías que trasporta el ferrocarril. Es indudable que aquello exijia un remedio. ¿Sabe la Honorable Cámara cuál fué el que aplicó la Empresa? Privadamente aceptó la propuesta que le hizo una persona para cargar i descargar el ferrocarril en aquel puerto; i celebró con esa persona un contrato por el cual le entregó todo el valiosísimo material que tenia la Empresa para hacer esas operaciones, como pescales, lanchas i otros artículos que, segun se me asegura, tienen un valor de muchos cientos de miles de pesos. Todo eso lo entregó la Empresa por un precio bajo, sabiendo—como debia saberlo—que habia casas extranjeras muy serias, que ofrecian toda clase de garantías, que

habrian contratado la carga i descarga de esas mercaderías por la mitad del valor estipulado.

En consecuencia, puesto que privadamente se celebró ese contrato sin pedir ántes propuestas, el señor Ministro de Industria no estuvo en la verdad al negar la afirmacion que yo habia hecho, de que la Empresa de los ferrocarriles no acepta el único procedimiento correcto, cual es el de las propuestas públicas.

Aquel negocio significa para la Empresa una pérdida de doscientos mil pesos, o mas. Pues bien, ¿será justo que estos doscientos mil pesos, que pierde la empresa por una mala medida suya, sean pagados por los remitentes de carga, que no tienen medio alguno para corregir los malos procedimientos del Director de los Ferrocarriles? Yo digo que nó; i creo que conmigo lo pensará tambien así el señor Ministro del ramo.

Dije, i repito, que, examinados todos los ramos de la administracion de los ferrocarriles, queda de manifiesto el mal servicio, la ninguna vijilancia i la mala direccion del jefe de aquella administracion de tan capital importancia.

En prueba de ello, recordaba que en las diversas Maestranzas se hallaban en compostura ciento una locomotoras, i mas de ochocientos carros, cifras que son bastante elocuentes por sí solas para no necesitar de comentario.

A este respecto, me permitirá el Senado que insista en algo que ya habia espresado, i que puede esplicar este desgobierno deplorable que se nota en las Maestranzas de los ferrocarriles.

Cuando se discutia la lei de 1907, el señor Ministro de Industria, contestando a las observaciones de algunos señores Senadores, relativas a la supresion que se hacia en esa lei de la garantía que amparaba a los viejos servidores de la Empresa, garantía que consistia en no poder separarlos de sus empleos sin el acuerdo del Senado; el señor Ministro de Industria, decia, declaró que la supresion de esa garantía era necesaria como medida de buen Gobierno.

Al temor manifestado aquí de que los

antiguos i meritorios servidores quedasen entregados a los vaivenes de la política, a los caprichos del Director Jeneral, el señor Ministro contestaba dando las mas completas seguridades de que ningun empleado seria removido mientras cumpliera con su deber, que nunca se tomaria en cuenta otra consideracion que la competencia, la buena conducta en el servicio, el interes jeneral. La política! Nó, jamas se permitiria que la política entrase a las oficinas de la Empresa. Precisamente lo que se anhelaba era la organizacion que permitiese hacer de los ferrocarriles una empresa industrial, técnica, completamente ajena a las perturbaciones funestas de la política; los señores Senadores podian estar seguros de que aquellos temores eran infundados, que los buenos empleados estaban garantidos, que ninguno seria molestado por razones políticas.

Candorosamente aceptamos las seguridades que nos daba el señor Ministro, i yo tambien creí en esas promesas, a pesar de que fui uno de los que aqui levantaron la voz en amparo de los que se habian encanecido en el servicio del pais, i a quienes se dejaba entregados a la buena o mala voluntad del Director Jeneral.

Mientras tanto ¿qué ocurre en la actualidad, señor Presidente? Cómo se han cumplido aquellas promesas solemnes? Todos aquellos servidores que no se han sometido a los rumbos impuestos por la Direccion, han sido arrojados a la calle. No quiero dar los nombres de esos empleados, injustamente destituidos de sus puestos, ni de aquellos que hoi están pisando un terreno inestable i bamboleante, por el hecho de no doblar sus conciencias al criterio, quizás mui estraviado, de los directores de esa Empresa.

No quiero personalizar este debate, ni es tampoco necesario citar nombres propios, porque ellos son conocidos de todos mis honorables colegas.

Pero es necesario i conveniente hacer notar que la causa de estas injusticias está en una autoridad nueva, inútil, perniciososa, que la Lei Orgánica de Ferroca-

riles no creó, i que disposicion alguna facultaba al Director de los Ferrocarriles para crearla; una autoridad que está en esa Empresa señalando constantemente rumbos políticos, i vijilando si las opiniones de los subalternos se encuadran o nó en los propósitos que ella persigue; esa autoridad es la Oficina de la Direccion del Personal.

¿Cuál es el objeto aparente con que se ha creado esta perturbadora Direccion del Personal, que todo lo malea i lo pervierte, i que impone un gasto crecidísimo?

Es el de formar el escalafon de empleados, es decir, ejecutar un trabajo fácil, que siempre se habia hecho sin necesidad de una oficina especial, que se llevaba hasta entónces sin mayor grávamen para la Empresa, i sin que nada hiciera sentir la necesidad de organizarlo en otra forma.

En efecto, en la mejor forma, con un grávamen reducido para el Fisco, cuatrocientos pesos al mes, sueldo de dos empleados, se atendia este servicio bajo la vijilancia del Director de Contabilidad i a las órdenes de éste. Pero, el actual Director de los Ferrocarriles, verdadero dictador en su ramo, creyó necesario establecer una oficina nueva, compuesta de dieciocho empleados. ¿A qué necesidad nueva responde? ¿qué utilidad presta? Yo no la diviso, i creo que nadie la podria señalar. ¿Ha formado el escalafon? Nó, porque ya estaba formado. ¿Puede el jefe del personal informar sobre las condiciones i aptitudes de los empleados, para ver quiénes son dignos de permanecer o de ser ascendidos? Tampoco, señor, pues no puede hacer otra cosa que referirse a lo que informen los jefes de cada departamento.

Entónces, ¿para qué crear ese empleo inútil, que lleva la política a los ferrocarriles, que persigue propósitos que no debieran tener cabida allí, que vijila sobre los requisitos que la política exige i nó sobre la competencia que el buen servicio requiere?

Este jefe del personal ha metido mano en todos los detalles de la administracion de los ferrocarriles; este jefe puede mas

que el mismo Director Jeneral, se mezcla en las maestranzas, i todo lo perturba persiguiendo única i resueltamente un propósito político. Se ha dicho—es un rumor del cual no tengo por qué preocuparme particularmente—que la Maestranza de Yungay fué suprimida no por que fuese innecesaria, sino porque casi todos los operarios estaban inscritos en los registros de los partidos radical i de mócrata.

No tengo por qué molestar a la Cámara trayendo pruebas sobre la verdad del hecho: representantes tienen esos partidos, que deben velar por sus intereses, i a ellos incumbe recojer aquella informacion i averiguar si es cierta o nó.

Pero el hecho es, prescindiendo de este detalle, que ese jefe del personal con la política lo ha maleado todo. El hecho es, como he dicho i lo repito, que en las maestranzas hai ciento una locomotoras para componer, i que muchas otras, sin estar declaradas enfermas i en el caso de ingresar al hospital, tienen tantas enfermedades en su organismo como aquellas; hai ochenta locomotoras, en efecto, que hacen el servicio con sus fogones i tubos quemados a causa del trabajo forzado a que se las ha sometido. El hecho es que las maestranzas están paralizadas, sin prestar los servicios que deberian.

Mas todavía, honorable Presidente.

Cuando se produjo la huelga que, como ya lo he manifestado, fué debida a exigencias políticas, al hecho de despedir a buenos i honrados mecánicos, a trabajadores competentes i espertos, por el único delito de no servir los propósitos políticos que se persiguen, la maestranza de los ferrocarriles quedó vacía; pero, por fortuna para la Empresa, acudió un número crecido de operarios alhagados talvez por los mayores jornales que ella pagaba.

En la maestranza de los ferrocarriles no se estudió la competencia de estos nuevos empleados. Al que iba de la Traction Eléctrica, por ejemplo, debió encomendársele un trabajo que correspondiera a sus conocimientos; al que iba de la Fábrica de Cartuchos, de igual mane-

ra, i así debió haberse procedido respecto de todos. Era esto lo que indicaba la mas elemental organizacion.

Sin embargo, no se hizo así; persona digna de todo crédito me ha asegurado que el gran martinete de la maestranza de Santiago, que costó quince mil pesos, está despedazado i que no es posible repararlo. ¿Por qué? Porque la direccion del personal, que sin tener competencia técnica mete la mano en todo, encomendó a un portero el manejo del indicado martinete.

Los materiales que se usaban en las maestranzas de los ferrocarriles durante las administraciones de los señores Altamirano, Pérez de Arce i Zañartu eran sometidos a pruebas de resistencia. Hoi, el señor Huet ha creído conveniente suprimir las pruebas. Resulta de esto que todos los materiales son de la peor clase, i que los que han sido comprados últimamente—belgas, por supuesto—no tienen la resistencia que por su naturaleza i su objeto se requiere.

Estos hechos, como tantos otros que podria citar a la Cámara, están manifestando que la administracion de los ferrocarriles es dispendiosa, dilapidadora, que no se preocupa en absoluto de la economía en sus gastos, i que seria de desear que el Gobierno fiscalizara esa mala administracion, pues no es admisible que los gastos excesivos o inútiles, orijinados por procedimientos irregulares de la Empresa, sean pagados por los remitentes de carga.

Si hago aquí esta investigacion odiosa, este análisis que me molesta, es tan solo persiguiendo el propósito de que los hombres de Gobierno abran los ojos i traten de evitar los derroches que se hacen en los ferrocarriles por culpa de su mala administracion.

El señor Ministro debe estar seguro de que ese es mi único propósito. Me duele entrar en estos detalles; pero el deseo de que se corrijan las irregularidades que he anotado me obliga a insistir en ellos.

El honorable Ministro de Industria, refiriéndose al carbon que consumen los ferrocarriles, creia que todo pasaba allí

correctamente i que los procedimientos en esta materia no dejaban nada que desear. Mui de veras siento yo, que he aplaudido el trabajo del señor Ministro i el celo que ha desplegado para atender todos los ramos correspondientes al cargo que por fortuna para el pais desempeña Su Señoría, no poder estar de acuerdo tambien en este punto, ya que he tenido la suerte de estarlo en tantos otros. Pero en lo que se refiere al consumo del carbon, a lo injustificado del mayor gasto hecho en este artículo por la Empresa de los ferrocarriles, siento tener que decirlo, estoi en el mas completo desacuerdo con el señor Ministro.

Desde luego hai un hecho gravísimo, que viene a manifestar una vez mas lo crecido i lo incorrecto de los gastos de esta Empresa, i a demostrar lo que tantas veces he dicho i que ahora repito, aun a riesgo de incurrir en majaderia, esto es que los remitentes no deben pagar esos gastos injustificados. I ese hecho es el siguiente: siempre el carbon extranjero que ha necesitado la empresa se ha recibido pesado; pero desde que el señor Huet se hizo cargo de la Direccion, la empresa recibe el carbon por los conocimientos del buque, i así se vé defraudada en mas de trescientas toneladas por cada cargamento.

El señor BESA.—Es lo contrario, honorable Senador.

El señor LAZCANO.—No sé como puede llegar Su Señoría a un resultado contrario.

El señor BESA.—La esplicacion es mui clara: todos los cargamentos de carbon traen siempre un exceso del uno i del dos por ciento sobre el peso; i esto lo saben todos los que han necesitado comprar ese artículo; así es que en la práctica todo el mundo prefiere recibir el carbon por los conocimientos del buque i no pesado. Sin embargo, no sé si el procedimiento pueda prestarse a abusos. Perdóneme el honorable Senador la interrupcion.

El señor LAZCANO.—La agradezco, por el contrario, porque respeto mucho los conocimientos de Su Señoría en asuntos

comerciales. Sin embargo, la observacion que me ha hecho no la encuentro con mucha fuerza en este caso. No dudo que el carbon que Su Señoría o alguna casa sería comprar por los conocimientos del buque sea entregado con escrupulosidad, i que aun pueda venir con un pequeño exceso; pero estoi cierto que no pasa lo mismo con el que adquiere el Gobierno; pues es cosa que todos sabemos que es una opinion mui corriente, i admitida sin escrúpulos, que defraudar al Fisco, no es robar, que no es delito alguno.

Durante las administraciones de los señores Zañartu, Pérez de Arce i Altamirano se mandaba al buque un empleado de confianza, que de cuando en cuando hacia pesar la medida llamada *tina* que se usa para desembarcar el carbon. De esa manera no podía haber engaño de ningun jénero. Entretanto, si se le recibe al capitán del buque el número de toneladas que él asegura traer, es mui de temer que ese capitán no se provea en el punto de partida del carbon necesario para el consumo de su buque, i gaste el del cargamento que trae, a costa del Fisco chileno. Esta es la razon de que en casi todos los cargamentos vienen hasta trescientas toneladas de ménos.

Dije entónces, i repito ahora, que es tanta la desorganizacion que hai en la Empresa, solo en el ramo de consumo i adquisicion de carbon, que comparando los datos que dan las memorias de la empresa sobre el consumo de este artículo en los años 1906 i 1907, saltaba a la vista una diferencia enorme. No puede decirse que este mayor consumo se deba a mayor tráfico, puesto que se toma como punto de comparacion el término medio de carbon consumido por kilómetro corrido.

En 1907 se consumió un término medio de 19.98 kilogramos de carbon por kilómetro corrido; i en 1906 ese mismo término medio fué de 17.78 kilogramos. De modo que hai una diferencia o mayor gasto en 1907, de 2.20 kilogramos.

El total de kilómetros corridos en 1907 fué de dieciocho millones ciento catorce mil quinientos tres kilómetros; cantidad que multiplicada por los 2.20 ki-

lógramos de exceso por kilómetro, da treinta i nueve millones ochocientos cincuenta i un mil novecientos seis kilogramos, o sea, treinta i nueve mil ochocientos cincuenta i una toneladas; estimadas éstas al precio medio del carbon en 1907, o sea de treinta pesos la tonelada, se tiene un valor de un millon ciento noventa i cinco mil quinientos diez pesos, cantidad crecidísima que yo no sé cómo la Empresa, ni nadie que quisiera hacer su defensa, podría justificar.

Voi a dar, en parte tan solo, una explicacion a la Cámara sobre este mayor consumo: es la falta de vijilancia de la Empresa, es la lijereza de sus procedimientos i el olvido de los resguardos que debe tomar para que no se defraude al Fisco con los robos que en ella ocurren.

Tiene el señor Ministro en su poder una nota que un empleado de los ferrocarriles le pasó; yo he podido procurarme una copia, i por ella me he impuesto de un hecho que manifiesta que lo que vengo probando es triste verdad, es decir, que la administracion de los ferrocarriles del Estado es mala, i que los gastos de la Empresa son crecidos, porque no se procede con prudencia ni economía,

El empleado de la Empresa a que me refiero, i cuyo nombre puedo dar, porque me ha autorizado para ello, el señor Silva García, fué encargado de ir al Norte a vijilar la línea del Huasco, i se encontró con que allí, sintomarse en cuenta los gastos naturales de aquella pequeña seccion de nuestros ferrocarriles, se habian acumulado tres mil toneladas de carbon, siendo que se calcula que el gasto anual en esa línea es mas o méas de cuatrocientas toneladas. El resultado es que ese carbon amontonado allí en tal cantidad, i sin vijilancia alguna, lo estaban consumiendo los particulares, conjuntamente con la Empresa.

Este dato, lo repito, viene a confirmar lo que todos sabemos: la mala administracion actual de nuestros ferrocarriles, administracion que ha venido a defraudar las esperanzas que se tuvieron en ella cuando se le concedieron facultades tan

extraordinarias para que mejorase el servicio.

Si este dato no pudiera probarse, quedaria a firme el hecho de haberse gastado en el último año una cantidad mucho mayor de carbon que la gastaba en el año anterior por cada kilómetro recorrido.

Ese mayor gasto no es justo cargarlo a los remitentes de carga; lo natural es que el Ministro, haciendo uso de sus facultades, encarrile a la Empresa; i si las facultades dictatoriales que se han dado al Director no producen los bienes que aguardábamos, debe Su Señoría ponerles término.

No espere el señor Ministro el plazo de dos años que fijó la lei de 1907, plazo que todavía está distante, puesto que termina en febrero del año próximo; si Su Señoría, con los datos que se procure, i procediendo con el celo i rectitud con que sé que siempre procede Su Señoría, se convence de que el mal existe i que es debido a las facultades extraordinarias dadas al Director de los ferrocarriles, cumpliria con un deber pidiendo al Congreso la derogacion de dicha lei. Procediendo de esta manera, el señor Ministro vendria a completar la obra plausible que Su Señoría realiza en los ramos que están a su cargo, i que yo me complazco en reconocer.

Haria buena obra el señor Ministro al pedir al Congreso la derogacion de la lei de 1907, para volver a la lei orgánica antigua, con las modificaciones que la esperiencia aconseje hacer en ella.

En esa lei se objetaba, si mi memoria no me es infiel, al Consejo de los ferrocarriles como un rodaje inútil i perturbador; pero, nunca oí yo alegar razon alguna que justificara la modificacion de esa misma lei orgánica en lo que respecta a la division del servicio que ella misma establecia. Lo único que se dijo fué que el Consejo directivo era perturbador.

De manera que, si la lei que hoy rige ha dado los malos frutos que todos estamos palpando, ¿por qué no correjirla? Me parece que el señor Ministro encontraria facilidades en el Congreso, si quisiera llegar a ese resultado.

Al denunciar yo la obra perturbadora de esa seccion de los ferrocarriles que en mal momento se ideó, la seccion del personal, el señor Ministro decía: cítese un caso concreto que compruebe el denuncia. Al oír al señor Ministro, yo pensaba no en uno sino en muchos casos que podrían señalarse. Deseoso, pues, de complacer a Su Señoría, voy a citar un caso concreto.

Molesto es i ocasionado a muchos inconvenientes el traer las personas a nuestras discusiones, de las cuales deberíamos alejar toda referencia personal, a fin de quitarles el carácter odioso que esa circunstancia pudiera darles. Pero, obligado por el señor Ministro, que pedía un caso concreto, recordaré una de las muchas postergaciones e injusticias consumadas, i que estoy cierto habrán sido impuestas al Director de los ferrocarriles por el jefe del personal, por ese servicio que todo lo malea.

I aquí debo repetir lo que dije hace poco: este servicio, que ha venido a gravar al Fisco con la creacion de una oficina de personal numerosísimo, no está en forma alguna justificado, porque el jefe de ella no puede tener noticia de la conducta buena o mala de los empleados subalternos i de todas aquellas circunstancias que pueden habilitarlos para el ascenso, sino en virtud de las informaciones que le den los jefes de cada seccion.

Debo repetir tambien que, si cada jefe de departamento tenia ántes la responsabilidad de los empleados que estaban bajo sus órdenes, debería conservarse esa responsabilidad, porque es la que exige la buena disciplina en toda empresa, ya sea fiscal o particular.

Pero, todo esto se ha hecho desaparecer en un momento desgraciado, i debido a ello es que el servicio se encuentra perturbado en cualquiera de los ramos de la administracion en que se ponga el ojo: las maestranzas, la contabilidad, la traccion, todo está maleado, todo sufre los trastornos producidos por la política llevada allí por el jefe del personal.

El señor Ministro decía, para manifes-

tar la rectitud de procedimientos de este jefe, que él no habia podido conseguir colocar como empleado de la Empresa a una persona mui honorable i competente. Al oírlo, pensaba yo: ¿qué tiene eso de extraño, cuando el señor Ministro no es persona grata al comité que acompaña al jefe del personal; cuando no forma en las filas de ese comité; cuando no contribuye a que todos los empleados de la Empresa se inscriban en un solo partido i voten por sus candidatos? Este hecho citado por el señor Ministro, en vez de desvirtuar mis afirmaciones, viene a reforzar mas aun los cargos que he formulado anteriormente.

Antes que el honorable Ministro, habia oído decir a un señor Senador, cuyo nombre no estoy autorizado a dar, que él habia conocido a un digno i meritorio ciudadano que queria ser empleado de los ferrocarriles; pero que, al solicitar su admision, se le habia contestado que en esa seccion no se aceptaba otra recomendacion ni otra influencia que la de don Fulano de Tal.

Esto es lo que pasa en el personal de los ferrocarriles; i creo cumplir un deber al decirlo con franqueza, a pesar de que esta obligacion me causa graves molestias, a mí, que estoy fuera de los partidos i que al tratar este asunto como lo hago, solo deseo servir los bien entendidos intereses del país.

El señor Ministro no debia haberme pedido pruebas, despues de lo que a él mismo le ha ocurrido con el jefe del personal; sin embargo, para corresponder a la benevolencia que su Señoría ha usado conmigo, i que le agradezco, no tengo inconveniente en complacerlo, aunque considero casi una injusticia obligarme a dar nombres i a traer personas a nuestros debates, cosa que es siempre molesta i odiosa. Sin embargo, seguiré a Su Señoría en el terreno a que me cita, i le daré el nombre de una persona, aun cuando podría darle los nombres de muchas.

El señor FIGUEROA.—En todo caso, podría hacerlo reservadamente Su Señoría.

El señor LAZCANG.—Nó, señor Senador; en público me pidió el señor Ministro que le citara un nombre, un caso concreto, i en público debo satisfacer a Su Señoría.

Al retirarse el ingeniero-ayudante de la seccion de locomotoras, señor Marchant Pereira, persona distinguidísima, servidor que siempre habia cumplido sus deberes con toda laboriosidad i estrictez, correspondia el ascenso a un digno servidor que nunca habia merecido una mala nota de sus jefes: el señor Arturo Squire. Yo no conozco cuál es la manera de pensar en materia política de este caballero; solo sé que no encuadraba bien con los propósitos que persigue la Direccion del Personal. Pues bien, a ese caballero, que durante los quince años de buenos servicios prestados a la Empresa, habia obtenido las notas mas distinguidas i halagadoras de sus superiores, el jefe del personal le puso una mala nota, la de su filiacion política; i como hoi es esa la única cualidad que se toma en cuenta en los ferrocarriles del Estado para conceder ascensos, que no debieran darse sino por mérito, competencia u otras causas semejantes, el señor Squire fué postergado. Se nombró entónces a una persona que se dice ingeniero i que, segun mis noticias, no lo es; en todo caso, no fué sometido a prueba, no se acreditó su competencia de ningun modo.

Naturalmente, ese ingeniero era belga. Es un hecho constante que a nuestros ingenieros se les ha postergado para colocar a ingenieros importados, siendo que en Chile tenemos profesionales distinguidísimos, cuyos estudios i conocimientos hacen honor al pais.

A pesar de todo, se nombró ingeniero-ayudante del servicio de locomotoras a ese ingeniero belga, con agravio evidente de lo que era de estricta justicia, postergando sin motivo alguno al señor Arturo Squire. Lo digo una vez mas, me es muy doloroso descender a este terreno, traer asuntos personales a nuestros debates; pero estoy cierto de que el señor Ministro, cuyos procedimientos inspirados en la justicia i encaminados siempre al bien

del pais me complazco en reconocer, encontrará centenares de caso como el que acabo de referir. I estoy cierto de que habrá de llegar Su Señoría al convencimiento de que la Oficina del Personal no ha correspondido a una necesidad del servicio, sino a una deplorable exigencia de la política.

Se dijo tambien, señor Presidente, i fué una de las razones por las cuales yo mismo aplaudí el nombramiento del actual Director de los Ferrocarriles, que siendo este caballero un extranjero, su condicion de tal lo alejaba de nuestras luchas de partido, i que solo se esmeraria en procurar el buen servicio de la Empresa, contentiendo a cualquiera de sus subalternos que pretendiese hacer política en ella.

Sin embargo, la opinion jeneral está hoi convencida de que el señor Huet se ha sometido a las exigencias que deseaban crear una oficina política, oficina que todo lo perturba, i que procede con abierta injusticia en los ascensos, desmoralizando por completo al personal.

Como dije al comenzar, lo que principalmente me indujo a volver a este debate fué el propósito de dejar constancia de mi profunda complacencia, por haberse producido acuerdo, en el punto principal, entre las ideas del señor Ministro i las que yo sustenté en la sesion pasada; hoi estamos todos de acuerdo en que las tarifas diferenciales importarian un daño inmenso para el pais, i que es indispensable, por lo ménos, postergarlas mientras se las somete a un detenido estudio.

Este solo resultado bastaria para que yo me felicite de haber promovido este debate. Por lo demas, la resolucion del señor Ministro, su deferencia para atender las observaciones que se le dirijen i que están inspiradas en el deseo de mejorar el servicio público, merece el aplauso de toda el pais, i yo, por mi parte, se lo tributo sinceramente, aunque esté en desacuerdo con Su Señoría en otros puntos, porque sigo pensando que la administracion de los ferrocarriles no es buena, que es gravosa para el pais, i que ha establecido muchos rodajes

que no deben existir en ella, por cuanto tienden a su completa desmoralizacion.

El señor ESCOBAR (Presidente).— Habiendo llegado la hora, se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Cuestion económica

El señor ESCOBAR (Presidente).— Continúa la sesion.

Puede seguir usando de la palabra el honorable Senador por Santiago.

El señor WALKER MARTINEZ.— Terminaba ayer, señor Presidente, al levantarse la sesion, las observaciones con que me propuse probar que la primordial exigencia del momento actual es, no buscar conversiones irrealizables, sino marchar resueltamente a lo hacedero, a entonar el valor de nuestra moneda, o en otros términos, a mejorar el cambio internacional.

El arbitrio que propuse, de jirar sobre los fondos de conversion para invertirlos en bonos hipotecarios, daría, a mi juicio, una suma de letras suficientes para saldar las exigencias estraordinarias que provocó el desastre de Valparaiso, i las que trajeron consigo la crisis nuestra i la crisis mundial.

La otra medida, de suprimir el cobro de los derechos de esportacion en letras, aparta tambien un motivo de perturbacion en los cambios. Cuando el Estado no sea dueño de gruesos sobrantes, que retiene o vende arbitrariamente, el juego libre de los negocios con el exterior, se saldará mas natural i convenientemente.

Con ambas medidas creo yo que se lograría, por lo ménos, detener la desconfianza que avanza; poner un límite a la depreciacion creciente de la moneda nacional; fijar, segun la vulgar pero gráfica espresion, un «tope» al cambio.

Mas, lo uno i lo otro deberian ir acompañados de un mayor orden en los gastos de la nacion. No hai economista, cualquiera que sea su escuela, que no esté conforme en afirmar que, para pasar

del réjimen fiduciario al metálico, los pueblos necesitan hacer sacrificios. I entre estos sacrificios está mui principalmente el de la ambicion de los gobernantes.

Justa ambicion es la del progreso; justísima la de legar a la posteridad el propio nombre esculpido en el mármol i el bronce de las planchas conmemorativas; pero, bueno es no olvidar que la dinastía que legó mas monumentos a la Francia, desplomóse a los gritos hambrientos de un pueblo, cuyo bienestar económico habia sido desatendido.

No son los dias que vivimos ni las circunstancias por que atravesamos, dias ni circunstancias para iniciar nuevas obras públicas, por convenientes que las juzguemos, por necesarias que las consideremos. Dias son estos que nos obligan aun a paralizar las que no tengan una urgencia escepcionalísima.

El honorable Ministro de Hacienda atribuía la depreciacion de nuestro papel moneda a su abundancia. En parte tiene razon. Los treinta últimos millones que se emitieron, pudieron producir una baja de los doce a los diez peniques. Así lo tenemos muchos de los que, al aceptar esa emision que contaba ya con mayoría en ambas ramas del Congreso, pedimos que se contrarrestaran sus efectos con la contratacion de un empréstito de tres millones de libras, que el Gobierno no contrató sino en parte.

Pero el señor Ministro olvida que, antes de aquella emision, el cambio venia descendiendo, no por aumento de la existencia de papel moneda, sino por las causas que al principio he señalado i por desconfianza nacida de la profusion de obras públicas que se proyectaban, contrataban o iniciaban.

No fueron, indudablemente, propicios para poner en movimiento aquel lujoso tren de proyectos, los momentos en que la angosta via de los recursos nacionales estaba obstruida por los derrumbes mediatos o inmediatos de las calamidades de 1906.

Hubiese reconocido el Gobierno la existencia de esas calamidades, se hubiese

penetrado de que tenian consecuencias obligadas, e indudablemente habria adoptado una política de estricta economía. No reconoció lo primero ni se penetró de lo segundo, i de allí que obrara como en tiempos normales, como en dias de bonanza, contajado, a no dudarlo, por aquella fiebre que se llamó del resurgimiento i que ha arrojado las finanzas públicas al mismo abismo en que previamente cayeron los particulares.

Los seiscientos cuarenta millones de autorizaciones para gastos extraordinarios concedidas al Ejecutivo en ménos de dos años, que detalló en su discurso el honorable Senador por Maule, señores, un lente poderoso que permite ver el fondo de nuestra revuelta situación financiera.

¿Cómo preparar conversiones con aquella política? ¿Cómo evitar así la desconfianza precursora de la desvalorización de la moneda? ¿Cómo impedir la baja de los cambios, que torna en fantástica toda promesa de volver remota, no digo inmediatamente, al régimen metálico?

Un conversionista sincero, de aquellos que en las pasadas contiendas entre ojeros i papeleros recibió no pocas invectivas de los últimos, me señalaba ha pocos dias la página de un diario en que se hallaban, columna por medio, las manifestaciones de confianza en la conversion inmediata, que hizo el honorable Ministro de Hacienda al iniciarse este debate, i las cifras que exhibió el honorable Senador por Maule. En seguida me interrogó de esta manera: «¿Qué habria dicho usted si el Gobierno hubiese estado durante años empeñado en preparar una esposicion de cristalería, al pié del fuerte Bueras, por ejemplo, i una vez llenos los escaparates con los productos mas valiosos de Bohemia, de Venecia, etc., hubiese ordenado a los artilleros del fuerte, para inaugurar la esposicion, una salva de veintium cañonazos de veintiocho centímetros?»

Mi respuesta a tal interrogacion fué la que se caía de su peso: que la esposi-

cion se habria convertido en un hacina-
miento de vidrios rotos!

«Pues aplique usted la moraleja», me replicó aquel veterano de nuestras luchas económicas, aplíquela ante la salva de seiscientos cuarenta millones de gastos extraordinarios con que han saludado el advenimiento de la conversion los artilleros de la Moneda»...

I yo, a mi vez, pido a mis honorables colegas que apliquen tambien una moraleja que acaso encierra una leccion.

Si el Ministerio se convenciera de que la política de las estrictas i escepcionales economías es la única que puede sacar al pais de su postracion actual, la única que puede mejorar nuestro cambio internacional, la única que puede llevarnos a la conversion metálica, encontraria medios de restablecer la confianza perdida, i encontraria, igualmente, la oportunidad de congraciarse con la opinion pública del pais, jamás, ántes de ahora, tan uniformada en una aspiracion económica. Porque en ésta i en la otra Cámara se piensa de igual manera al respecto; i la prensa, por la voz de todos sus órganos, incluso los que en otras materias secundan sin vacilar al Gobierno, han concurrido a patentizar aquella unanimidad de pareceres.

Yo creo que desde Tacna a Punta Arenas se batirian palmas a los señores Ministros si se presentaran, en próximo dia, al Congreso proponiendo, cada uno en lo que a su Departamento atañe, el aplazamiento de las autorizaciones concedidas al Presidente de la República hasta que el cambio internacional subiera de doce o de catorce peniques.

Sus Señorías hánse preocupado de recortar partidas chicas del presupuesto ordinario, i su labor no sido ni tomada en cuenta; pero rebajen unos cuatrocientos, unos trescientos, unos doscientos millones, siquiera, de las autorizaciones extraordinarias i palparán los resultados que producen las medidas sérias, las medidas de verdad, las medidas que dan a los gobernantes reputacion de estadistas.

El honorable Ministro de Hacienda nos invitaba en dias anteriores a buscar,

en un detenido estudio de las leyes económicas vijentes, las reformas que nos permitan madurar un plan que nos lleve definitivamente a la conversion metálica.

Acepto, por mi parte, la invitacion.

Podremos buscar ese plan en torno de las líneas jenerales que nos trazaba Su Señoría.

Podremos buscarlo dentro de un mecanismo que cuenta ya con muchos adeptos i que va a la conversion por el entonamiento efectivo, aunque paulatino, semestral o anual, de nuestra moneda de papel, sin incinerarla ni sustraerla de la circulacion.

Podremos buscarlo, todavía, por rumbos que han sido materia de muchos estudios i que entregan la conversion a nuestros Bancos, o al mas fuerte de ellos, o a uno privilegiado que se creara.

Pero, como notarán mis honorables colegas, como lo notará el mismo señor Ministro de Hacienda, el estudio de todas estas ideas i la ponderacion de sus ventajas i dificultades exigen tiempo i una situacion tranquila. No es aquella obra de pocos dias ni de pocas semanas.

Acometémosla como remedio de las necesidades que admiten espera; mas, no descuidemos por eso atender al presente, a lo que exige inmediato correctivo.

No obsta para echar las bases de una futura conversion el ver claramente el estado económico de hecho, por decirlo así, en que hoi nos encontramos con respecto a la lei que se nos viene encima i que no podemos realizar.

Dos son los proyectos que se encuentran sobre nuestra Mesa, i sobre los cuales debemos pronunciarnos al término de este debate: el del honorable señor Fernandez Concha, acogido por la mayoría de la Comision de Hacienda; i el de los honorables señores Besa i Vial, que informan en minoría.

Ambos proyectos están de acuerdo en la idea fundamental: que la conversion de nuestro papel moneda, fijada para el 1.º de enero de 1910, es irrealizable, mientras no se verifique una condicion necesaria. I esa condicion, a juicio de los seis Senadores que han propuesto o in-

ormado estos proyectos, es que el cambio suba a las proximidades del tipo de rescate.

El desacuerdo entre Sus Señorías es pequeño. Busca la mayoría una exactitud matemática al diferir ese rescate, hasta que el cambio suba a diecisiete cinco octavos. Considera la minoría que la vuelta del réjimen metálico exige algunos sacrificios, i de allí su preferencia por el tipo de dieciseis i medio.

Yo me inclino a apreciar las cosas con el criterio de la minoría. Resistimos hoi los grandes sacrificios que importa la transicion de ocho a dieciocho peniques; pero no negamos que alguno será, a su tiempo, necesario.

No acompañaré a mis colegas de la derecha a sostener las otras enmiendas que proponen al proyecto del honorable Senador por Maule. Me parecería ofender su esperiencia de hombres de negocios si no estimara esas enmiendas como últimos esfuerzos de dos decepcionados que aun pugnan por cerrar los ojos a la realidad. Siempre los náufragos se aferran a objetos manifiestamente débiles, a sabiendas de que, si no fallan las leyes físicas, no han de poder mantenerse a flote.

I sin que fallen las leyes de la física económica ¿podrán esperar mis honorables amigos que en enero próximo el cambio dará salto tan violento i tan feliz, que le permitirá llegar de ocho a dieciseis i medio, i permanecer en esas alturas por todo un cuatrimestre?

Pongamos de lado los castillos en el aire i vamos a consagrar en la lei, con franqueza, lo que nuestros ojos están mirando: que la conversion a fecha fija es imposible, si no se realiza su condicion necesaria.

Apartemos entónces fechas que envuelven promesas irrealizables i conservemos la condicion que se acerca mas a la verdad.

Se ha afirmado que la conversion sin plazo fijo, sujeta únicamente a la condicion de que el cambio esté a un tipo cercano al de rescate, es una abrogacion de todo propósito conversionista.

Tal argumento es mas especioso que verdadero.

¿Qué valen los plazos si implícitamente se les sujeta a determinada condicion? ¿Qué diferencia hai entre un pagaré a la vista, a un año, a cinco, o a diez, si se estipula que no será cubierto mientras el deudor no se encuentre en determinada posicion de fortuna?

Pues este último carácter han tenido en la historia económica del mundo todas las conversiones a plazo fijo. Con escepcion de Francia, despues de 1870, no creo que nacion alguna haya dejado de postergar repetidas veces las promesas de pagar en metálico sus obligaciones fiduciarias.

I entre nosotros ha pasado lo mismo. La actual promesa de pagar el papel moneda data de 1898, i ha sido ya aplazada dos veces: en 1901 i en 1904. ¿Por qué? Sencillamente, porque no pudimos hacer honor a nuestras promesas: porque no obstante nuestro crédito i recursos para obtener las pastas metálicas necesarias, no pudimos evitar los trastornos que enjendran en ciertas circunstancias las evoluciones violentas.

I llegada la actual necesidad, porque así la considero, de postergar por tercera vez aquella promesa, ¿le fijáramos tambien un tercer plazo, o es mas lójico ofrecer la condicion a que yo me inclino, de que el cambio llegue a dieciseis i medio peniques?

Creo, señores, que lo que corresponde mejor a la verdad es lo mas aconsejable en materia de promesas de un deudor a sus acreedores.

La idea sobre que debemos pronunciarlos no es, por otra parte, nueva entre nosotros.

Los primeros conversionistas, los de 1892, en cuya ala mas moderada tuve el honor de sentar plaza, dieron la pauta de su criterio en estas materias consignando un artículo que decia:

«Artículo 4.º Dentro del primer semestre de 1894 se incinerarán tres millones de pesos de papel moneda, i se entregará a la circulacion una cantidad igual en moneda metálica de la creada por esta

lei, «si el tipo medio del cambio internacional no hubiere bajado de veintitres i medio peniques durante los seis meses anteriores.»

La conversion iba a hacerse entónces a veinticuatro peniques, i a juicio de aquellos lejisladores era preciso, para darle comienzo, que el cambio subiera hasta situarse a medio penique del tipo de rescate.

La misma lei contenía este otro artículo, destinado a seguir desarrollando el plan iniciado en los términos que acabo de señalar:

«Artículo 5.º «En las mismas condiciones» se incinerará papel moneda i se entregará a la circulacion moneda metálica por valor de cinco millones de pesos en el segundo semestre de 1891, i en cada uno de los semestres de 1895.»

Si la misma «condicion», no se cumple, esto es, si el cambio no llegaba a veintitres i medio peniques, lo escrito quedaba sin valor.

I este fué el criterio con que se aprobó toda la lei del 26 de noviembre de 1892. No afirmo esto apoyado en mis recuerdos. Voi a probarlo con el testimonio de dos de los principales autores de aquella lei, testimonio que tiene el mérito de haber sido consignado en nuestros anales parlamentarios casi inmediatamente despues de producido el hecho a que se refiere.

Cuando se palparon las dificultades de llevar a cabo la conversion de 1902, hubo, como ahora, algunas opiniones intemperantes, que clamaron porque se llegara hasta los últimos extremos, cualesquiera que fueran las consecuencias.

Pero, los honorables diputados, don Joaquin Diaz B. i don Eduardo Edwards, miembros de la Comision de Hacienda que habia dado vida i forma a la lei; conversionistas no sospechados, porque habian prestado a la obra, ademas del contingente de sus luces, el de los votos de la gran mayoría de sus correligionarios, detuvieron la corriente intemperante, en nombre, precisamente, de la historia de la misma lei.

Va a oír el Senado una parte del ilustrado informe con que los señores Diaz

B. i Edwards, realizaron el propósito a que me refiero:

Dice así:

«Cuando a mediados de 1892, se discutía en la Comisión de Hacienda i poco despues en la Cámara, la lei promulgada en noviembre de ese mismo año, el papel fiscal valia diecinueve i medio peniques, i el antiguo peso de plata de veinte i cinco gramos, se cotizaba en el mercado a treinta i dos peniques.

«Pensamos entónces que la diferencia de once i medio peniques en diecinueve i medio peniques, o sea el sesenta por ciento de esta suma, «no podría ser soportada por el pais en los tres i medio años» que debían trascurrir para el pago del billete, i por este motivo aceptamos entonces se rebajase el tipo de conversion a veinte i cuatro peniques, estimando que el pais podría soportar, sin grave detrimento, el recargo de cuatro i medio peniques, o sea un veinte i tres por ciento en el mismo período de tiempo.

«Si se registran los boletines de sesiones de la Honorable Cámara, se verá «que todos los que sostuvimos la lei de conversion creíamos» que para llegar al retiro del papel fiscal «era necesario» o procurar los medios de entonar el papel para que paulatinamente fuese «acercando su valor» al tipo de conversion, o bien bajar el tipo de ésta para llegar al mismo resultado de estrechar las distancias «entre el valor del papel moneda i el de conversion.»

«El Congreso, basando su criterio en esta fórmula tan elemental, aprobó la lei de 26 de noviembre.

«Mas tarde, sin alterar los fundamentos de su acuerdo, el Congreso modificó algunas disposiciones de esa lei, pero conservó intacto el tipo de conversion i la fecha anteriormente fijada para el canje del billete fiscal.

«Hoi, trascurridos dos años desde la fecha de la primera de las leyes citadas, se presenta a la consideracion del Congreso la resolucion del mismo problema, pero complicado ahora con el fenómeno de que la baja del valor de nuestra moneda se ha operado precisamente cuando,

por haber establecido una fecha fija para su conversion en oro sellado, debiera haber sucedido lo contrario: en lugar de subir el valor del papel, ha bajado casi a la mitad.

«Naturalmente, nosotros que aprobamos esa lei, «consecuentes con nuestras ideas anteriores», hemos sostenido que si en 1892 creíamos que «el pais no podría soportar en tres i medio años el gravámen de sesenta por ciento» que importaba ir a la conversion de diez i nueve i medio a treinta i dos peniques, razon por la cual opinamos entónces por que se rebajase el tipo de conversion a veinte i cuatro peniques, hoi «podíamos aceptar mucho ménos que se pretendiera ir a la conversion de doce a veinte i cuatro peniques en año i medio», cualquiera que sea la situacion económica del pais, o en otros términos, imponiendo al pais un gravámen que importaria «un verdadero trastorno», de ciento por ciento sobre el precio actual del billete circulante.»

Creo dejar probado con la lectura que han oido mis honorables colegas, que el criterio con que se emprendió la conversion de 1892, fué el de someterla, no a una fecha fija, aunque se estampara en la lei, sino a la condicion de que «se estrecharan las distancias entre el valor del papel-moneda i el de conversion».

Los fundamentos de ese criterio, tambien espresados en el informe de los señores Edwards i Diaz B. son, como se habrá visto, los mismos en que yo me apoyo hoi para negar la posibilidad de pensar siquiera con cambio de ocho peniques, en realizar una conversion a dieciocho.

Pero, la similitud de ambas situaciones es mayor todavía. El proyecto con que terminaban los diputados autores de aquel informe contenia, entre otras, esta disposicion:

«Artículo 2.º Despues del 1.º de julio de 1896 en adelante, la conversion del papel-moneda se hará en moneda de oro de la establecida por la misma lei, a razon de veinte i cuatro peniques por peso, siempre que durante los seis meses anteriores el tipo medio del cambio interna-

cional no hubiere bajado de veinte i dos peniques por peso.»

En los mismos dias, mientras en la Cámara de Diputados se proponia lo que acabo de leer i que es igual a lo que estamos discutiendo aquí, el honorable Senador don Marcial Martínez, traia a esta Cámara idéntica proposicion con referencia a la lei de mayo de 1893, que modificó la de noviembre de 1892.

En sesion de 2 de noviembre de 1894 propuso el señor Martínez el siguiente proyecto de lei:

«Artículo único.—Para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 2.º de la lei de 21 de mayo de 1893, sobre conversion de papel-moneda, será menester que el tipo del cambio internacional no baje de veinte i tres peniques en el semestre anterior a la fecha en aquel artículo establecida.»

Los proyectos que he traído al recuerdo del Honorable Senado no alcanzaron a votarse, porque un jeneral buen sentido sopló vientos de conciliacion, i el Gobierno de entónces reconoció la imposibilidad de realizar en dieciocho meses, (hasta en el tiempo se reproduce la similitud de situaciones) una operacion que tropezaba con una diferencia de ciento por ciento entre el oro i la moneda convertible. Hoi esa diferencia excede de ciento treinta por ciento....

Resultado de la conciliacion que recuerdo, fué la lei de febrero de 1895, con la cual quebramos por segunda vez nuestra unidad monetaria, fijándola en dieciocho peniques.

Siempre me he preguntado despues, i con mayor frecuencia desde que vinieron a tierra los frutos de aquella lei, si no habria sido mas conveniente, i sobre todo mas práctico, que hubiésemos adoptado el temperamento que nos propusieron el Senador Martínez i los Diputados Edwards i Diaz Besoain.

El señor FIGUEROA.—Ese es el resultado de las transacciones en materias económicas.

El señor WALKER MARTINEZ.—Pero, señor Senador, yo apelo a la ilustracion de Su Señoría mismo para que

me diga si hai un solo economista, un solo publicista, que haya pedido llevar al Gobierno todas sus teorías científicas; o si al reves, como Julio Simon, han tenido que cerrar sus libros al hacer obra de hombres de Estado.

¿Cómo vamos a condenar las transacciones en esta materia? ¿Quién puede reclamar para sí la posesion esclusiva de la verdad? Yo hablo con convencimiento, pero no creo tener la verdad absoluta, i por eso he apelado a mis honorables colegas para que propongan ideas que salven la situacion.

Los mejores resultados que he visto conseguidos, sucesivamente, en la República Argentina i el Brasil, me han conducido al convencimiento de que el camino de la valorizacion de nuestro circulante habria sido el mas eficaz, el mas recto, el mas seguro para salir alguna vez de la esclavitud del papel-moneda.

De allí, señores Senadores, que hoi venga a pedirnos que entremos por ese camino. El opuesto podria conducirnos a quebrar por tercera vez nuestro padron monetario, o a una serie interminable de postergaciones de promesas, cuya fecha es mas fácil señalar que cumplir.

A la inversa, apartado el espejismo, todas las voluntades encontrarán un campo determinado de accion. Quien trabaje por valorizar nuestra moneda, trabajará por acercarse al réjimen metálico, i sus esfuerzos recompensados serán desde el primer dia. Cada penique en que logre mejorar los cambios, será un paso adelante para llegar al logro de sus deseos.

¡Qué distinta es hoi la labor de los que se consideran predestinados para conducir al país a la tierra prometida del réjimen monetario estable i firme! Se limitan a esperar la fecha fija con un estoicismo inerte, musulmánico, sin cuidarse de que los cambios internacionales faciliten o dificulten la anhelada operacion!

Hacen ellos recordar a los secuaces de ciertas sectas que proclaman esta comódisima doctrina: «basta la fé, sin las buenas obras, para conseguir la salvacion».

Aferrado a una fé semejante aguarda nuestro Gobierno el 31 de diciembre de

1909; i cree que, sin adoptarse medida alguna, i sin detener la desvalorizacion de la moneda, i sin levantar al pais de su postracion actual, i dejando abierta las esclusas por donde escapa el dinero de los empréstitos que dia a dia repetimos, va a ser empresa facilísima el ganar un cielo como el del borracho del cuento: empedrado de aceitunas, con cerros de pan i queso i regados por rios de chicha i aguaceros de chacolí....

Yo creo hoi lo que he creído siempre i lo que me ha permitido vivir apartado de los dos extremos en que se ha dividido la opinion. Ni montesco ni capuleto, ni orero ni papelero. He buscado la conversion metálica como una necesidad a que debemos propender. No la acepto como pira en que haya de sacrificarse al pais.

Por eso he pedido siempre que se atienda a las circunstancias i que los poderes públicos las observen para obrar en con-

secuencia; que no basta el fijar fechas a los arbitrios económicos, espuestos, como están, a inmensa variedad de dificultades i tropiezos que escapan a las previsiones humanas.

El señor FIGUEROA.—Pido la palabra, señor Presidente; pero como faltan sólo pocos minutos para la hora de levantar la sesion, rogaria a la Cámara que tuviera la benevolencia de permitirme quedar con la palabra para la sesion del lúnes.

El señor ESCOBAR (Presidente).—Como, en realidad, faltan solo algunos minutos, si no hai inconveniente, quedará Su Señoría con la palabra.

Se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

RAFAEL EGAÑA.

Jefe de la Redaccion.