

Sesion 34.^a extraordinaria en 31 de diciembre de 1920

PRESIDENCIA DEL SEÑOR RUIZ

SUMARIO

Continúa y queda pendiente la discusion jeneral del proyecto sobre empréstito para los Ferrocarriles del Estado.

ACTA

El señor **Ruiz** (Presidente).—Si no hai inconveniente por parte de la Honorable Cámara, se considerará la presente sesion como continuacion de la anterior para los efectos del acta, que no se ha alcanzado a redactar.

Acordado.

EMPRESTITO PARA LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

El señor **Ruiz** (Presidente).—Entrando a la órden del dia, continúa la discusion jeneral del proyecto de empréstito para los Ferrocarriles del Estado.

Está con la palabra el honorable señor Ministro de Hacienda.

Puede continuar Su Señoría.

El señor **Martner** (Ministro de Hacienda).—Continúo, señor Presidente.

Las causas de la situacion producida no son desconocidas para los honorables Diputados: ellas son múltiples y apreciadas de diversa manera por cada cual. Una de ellas, para mí mui importante, es la falta de educacion económica amplia que existe en un mayor número de individuos en el pais, que forme así un núcleo poderoso, capaz de encarrilar y mantener una política ferroviaria definida y apta para alcanzar un fin económico-social que satisfaga a las aspiraciones de todos aquellos que anhelamos la normalidad, el equilibrio de sus finanzas,

el trasporte racional, la suficiencia del servicio.

Mucho se ha hecho, sin embargo, en el último decenio, en el sentido de ampliar esa educacion económica. La propia Universidad ha introducido reformas importantes en esta materia en sus programas de estudio. Todos conocemos, por ejemplo, la actuacion decidida y enérgica que ha tenido al respecto mi colega de la cátedra, don Guillermo Subercaseaux, que me complazco en recordar, por la eficacia de sus esfuerzos. La formacion de un medio mas poderoso que el actual de individuos con amplia educacion económica en todo el pais facilitará grandemente la adopcion de una política mas eficaz en todos estos problemas, porque harán presion efectiva sobre los poderes del Estado en el sentido indicado.

Otra de las causas del malestar económico de los ferrocarriles, es el hecho de que ellos han debido ser caros, mui caros, en su construccion y explotacion; y han debido ser caros porque la propia naturaleza de nuestro suelo, su configuracion oro e hidrográfica y la forma de nuestro territorio, larga y angosta faja de tierra situada en toda su longitud a orillas del mar de una via que está en aptitud permanente de ser mucho mas barata en el trasporte y de competir así ventajosamente con los ferrocarriles longitudinales, los mas importantes en este pais, han puesto las mayores dificultades en su administracion para regular sus entradas y sus gastos, de modo que no haya desequilibrio. La política de tarifas, seguida de manera que el monto y forma de ellas salvaguardie a la Empresa en su situacion financiera es la mas importante y delicada tarea de los organismos encargados de adoptarla y seguirla. Yo quiero adelantar a la Cámara que el Gobierno estu-

diará con dedicacion este punto, en relacion naturalmente, con los demas que afectan la marcha regular de los ferrocarriles y en armonía con los bien estudiados intereses nacionales en todas las manifestaciones de la vida económica y social de la nacion. Yo quiero decir a la Cámara que el Gobierno de que formo parte está esencialmente inspirado en el orden y solucion de todos los problemas económicos nacionales en el sentido de robustecer el poder económico del Estado y su pueblo, encauzando la política por el sendero que, marcado por pueblos de mas esperiencia, conduce de modo seguro y positivo a la prosperidad y felicidad de sus habitantes; especial preferencia tendrá para el que habla la solucion de los vastos problemas financieros. En el Presidente de la República enueentro el apoyo mas poderoso para realizar tan necesaria labor; su firme voluntad de encarrilar a la Nacion por aquel camino del progreso es el mas firme sosten del Ministro que se propone hacer obra positiva de orden y mejoramiento económico financiero en la República, agobiada en estos momentos por el duro peso de la situacion creada.

Pero necesito la cooperacion eficaz de la Cámara. Quieran los honorables Diputados estar seguros, dicho esto con toda la sinceridad con que siempre he procedido y tomando las responsabilidades que de ello se derivan, de que el que habla dedicará todos sus esfuerzos a que, en el desempeño de sus funciones en todas las esferas en que actúe, se siga una política y se tomen determinaciones que correspondan en todo y por todo a los lejitimos intereses del progreso material de la comunidad, dentro de las normas dadas por el estudio y conocimiento de los fenómenos económicos y financieros nacionales y la esperiencia adquirida en pueblos de culturas mas antiguas.

Tengan la seguridad los honorables Diputados que la política económica que se propone seguir el Gobierno en el departamento de su cargo corresponderá a los tan lejitimos y plausibles anhelos que Sus Señorías han manifestado en este recinto.

El plan que a ese respecto se propone desarrollar el Gobierno está esbozado en el discurso-programa leído por el honorable señor Ministro del Interior el dia que el actual Ministerio se presentó al Congreso.

Las tareas del Ministro que habla en los siete dias trascurridos desde esa fecha, se han concretado principalmente a procurar salvar la situacion aflictiva de la caja fiscal para poder pagar a los empleados públicos,

como tambien a imponerse de los numerosos asuntos pendientes de la consideracion del Ministerio de su cargo.

El Ministro de Hacienda se propone impulsar en el Congreso el despacho de los proyectos encaminados a proporcionar recursos al Estado, porque no es posible demorar ya por mas tiempo el despacho de esos proyectos.

Tenemos actualmente un déficit tan considerable como pocas veces lo hemos tenido en nuestras finanzas.

Los gastos han crecido desproporcionadamente con relacion a las entradas, que han permanecido estacionarias.

Hai, en consecuencia, un desequilibrio enorme que es un deber del Gobierno y del Congreso nivelar en cuanto sea posible.

Yo, por mi parte, procuraré dedicar toda mi atencion al estudio de los proyectos que proporeionen nuevos recursos al Erario, cuyo despacho impulsaré en el Congreso.

Para equilibrar las finanzas nacionales, las entradas con los gastos,—y querria que los honorables Diputados no se asustaran al conocer este dato,—se necesitan, por lo ménos cien millones de pesos mas de entradas anualmente.

Esa es la cantidad que por lo ménos se necesita para saldar anualmente la crítica situacion financiera del Erario nacional.

Por este motivo se impone la urgente necesidad de seguir un plan financiero adecuado, dictando las leyes que sean del caso para sistematizar nuestro régimen tributario.

La adopción de este plan se impone como medida de salvacion nacional, y el Gobierno tiene el deber de apoyarlo y desarrollarlo en la forma que sea mas conveniente.

La sistematizacion del régimen tributario es una de las medidas que, a juicio del Gobierno, se impone en primer lugar para equilibrar las finanzas nacionales.

En cuanto al proyecto sobre empréstito para los ferrocarriles que está en debate, es de la mayor urgencia. La Cámara lo ha comprendido tambien así, aunque en diversas ocasiones no ha dado número para continuar su discusion.

Es de absoluta necesidad contratar este empréstito para poder realizar todas las obras que son indispensables para el buen servicio de los ferrocarriles, y es por lo tanto de la mayor urgencia el despacho de este proyecto, urgencia que ninguno de los honorables Diputados podrá con sinceridad desconocer.

En cuanto a las observaciones que han hecho varios honorables Diputados, yo debo anticipar y declarar que algunas de ellas no corresponden al Ministerio de mi cargo. A mí me toca solo el problema financiero del proyecto en discusion. Hai algunas observaciones que se refieren a detalles del mismo proyecto y que corresponden al señor Ministro de Ferrocarriles, al que he mandado llamar, y que no ha podido venir por una razon mui sencilla, razon que justifica tambien la ausencia de los demas Ministros, cual es la de tener que imponerse de los asuntos pendientes en cada uno de los Departamentos a su cargo.

Tampoco debí venir yo a esta sesion, porque tenia que impouerme de las tareas de mi Departamento, que constituyen todo el inmenso movimiento del Ministerio de Hacienda. Lo mismo pasa en los demas Ministerios.

Como digo, yo debia estar en estos momentos en las oficinas del Ministerio de Hacienda, donde hai una cantidad de jente esperando mi regreso; sin embargo, he tenido que venir aquí para manifestar a la Honorable Cámara que es de absoluta y urgente necesidad despachar cuanto ántes este proyecto, que viene a salvar la situacion sumamente afflictiva por que atraviesa la Empresa de los Ferrocarriles.

Debo decir, desde luego, por lo que se refiere a la parte financiera de este proyecto, y en respuesta al honorable señor Prat, que acepto el informe de la Comision de Hacienda de la Cámara de Diputados, y que creo de mi deber insistir en su despacho por diversas razones, las que haré presente en la discusion particular.

Por este motivo rogaria a los honorables Diputados que se sirvieran dar por terminada la discusion jeneral y que entráramos a la particular, en la cual formularé algunas indicaciones, que espero sean aceptadas por la Honorable Cámara.

El señor **Prat**.—En primer lugar, debo agradecer al señor Ministro de Hacienda la molestia que se ha tomado al dar una contestacion tan amplia a mis preguntas.

Con la respuesta del señor Ministro, en la que declara que acepta y mantiene el proyecto de la Comision de Hacienda de la Cámara de Diputados, están en gran parte contestadas mis preguntas, y la única cosa que desearia saber es la siguiente: en el caso que sea insuficiente para hacer el servicio del empréstito el 15 por ciento de las entradas brutas de la Empresa, consulta-

das en este proyecto, ¿el Fisco piensa tomar a su cargo el saldo?

El señor **Martner** (Ministro de Hacienda).—Ese saldo podria tomarlo el Estado de rentas jenerales de la Nacion.

El señor **Prat**.—Porque, al fin y al cabo, la espresada disposicion del proyecto en debate limita la suma con que se va a atender el servicio del empréstito, y si ella no alcanza, el Estado tendrá que cargar con el saldo.

El señor **Garces Gana**.—En la discusion de este proyecto, en la Comision de Hacienda de la Cámara de Diputados, se fijó el 15 por ciento despues de oida la opinion de uno de los consejeros de la Empresa, y en la intelijencia de que la espresada suma era suficiente para atender ampliamente el servicio. Porque no se ha tratado, como decia hace un momento el honorable Diputado por Valparaiso, de tomar solo una cuota del servicio del empréstito, sino hacerlo íntegramente por la Empresa. Esta fué la idea que contuvo la indicacion del señor Silva Somarriva, que fué aceptada por la Comision de Hacienda de la Cámara. De manera que lo que se entiende es que la Empresa de los Ferrocarriles debe hacer la totalidad del servicio.

Esto quiere decir tambien que si el 15 por ciento no es suficiente, ello seria motivo para modificar la pauta.

El señor **Prat**.—Segun se desprende de la respuesta del señor Ministro de Hacienda y lo manifestado por el ex-Ministro señor Garces Gana, el Gobierno exige la autorizacion total por un empréstito de treinta y siete millones quinientos mil dólares, que es lo que corresponde en oro a siete millones setecientas cincuenta y cinco mil libras, a que se refiere el artículo 1.º

Entónces debo discurrir sobre las consecuencias económicas de este empréstito.

Nos ha manifestado el señor Ministro que hai acuerdo absoluto respecto a la necesidad de contratarlo por esta suma total.

Me voi a permitir hacer una pequeña observacion, a este respecto, porque creo que en el Gobierno no existe este acuerdo sobre la materia.

El actual señor Ministro de Ferrocarriles, señor Torrealba, en un reportaje publicado en "El Mercurio" del 28 del corriente, dice lo siguiente:

"Con el mismo equipo, creo que puede ampliarse, mejorarse el servicio de transporte, haciendo solo el gasto de un mayor personal. Actualmente los convoyes permane-

cen inactivos horas y horas porque la jente que los sirve tiene que tomar su descanso. Si se duplica o alterna el personal, tendremos que el equipo trabajará a toda hora, produciendo el resultado que se persigue”.

La única opinion autorizada que se habia dado hasta hoi por el nuevo Gobierno sobre la necesidad de la contratacion del empréstito, ha sido la del señor Ministro actual; y ella fué en el sentido que acaba oír la Honorable Cámara. No hai, pues, segun parece, acuerdo en el Gobierno sobre el particular. En cambio, creo que hai acuerdo en la Cámara para creer que es necesario el empréstito; pero únicamente en lo indispensable, no en su totalidad.

Entraré a hacer unas pocas observaciones sobre el particular.

Recuerdo que en el mes de agosto de este año se pidieron propuestas públicas para la contratacion de equipo y otros artículos para la Empresa.

Estas propuestas públicas sumaron doce millones de dólares; y por informaciones que he obtenido del honorable señor Germain y de otros orígenes, he sabido que esos mismos artículos se podrian obtener hoi por una suma no mayor de diez millones de dólares; de modo que se conseguiria una rebaja de un 20 por ciento. En pocos meses mas esa rebaja llegará a un treinta, un cuarenta y aun a un tanto por ciento mucho mayor.

Con los setenta millones que se podrian contratar en el pais, segun dice el señor Garcés Gana, se podrian pagar cuarenta al Banco de Chile, y los quince o dieciocho, que creo llegarán a veinte, de cuentas pendientes de la Empresa en el público y en el comercio. Por ámbos capítulos invertiria la Empresa sesenta millones de pesos.

Quedaría un saldo de diez millones para atender a las necesidades mas urgentes, como serian el ensanche de estaciones, las habitaciones para los obreros de la maestranza de San Bernardo, reforzamiento de puentes, etc.

Otro factor que hai que considerar es la cantidad de carbon adquirido en el extranjero, con el objeto de formar un stock. Para pagar ese carbon, el Gobierno facilitó a la Empresa el producto de la requisicion de unos cañones de las fortificaciones de Valparaiso, suma que la Empresa tiene que devolver al Gobierno, y que llega a doce millones de dólares.

Creo que con los diez millones para equipo se podrian atender otras necesidades, porque, cuando se pidan propuestas, en tres

o cuatro meses mas, se habrá producido una baja considerable en el precio de los materiales.

Si cualquiera de los señores Diputados se fija un poco en los precios que tienen hoi las materias primas, verá que, en muchos casos, son inferiores a los del año catorce, ántes de la guerra.

El cobre, por ejemplo, estaba a 59 y 60 libras la tonelada el año 14, ántes de la guerra; hoi vale 70 o 71 libras; pero 70 libras que tienen un 28 por ciento de depreciacion; de modo que el precio en oro no pasa hoi de 50 o 52 libras la tonelada; o sea, está un 15 por ciento mas bajo que en aquella época.

El estaño, por lo consiguiente, y así casi todos los artículos. Y si entrara a referirme a otro orden de materias primas que no atañen tan directamente a los ferrocarriles, veríamos que están a un precio ínfimo, que muchos no tienen comprador a ningun precio talvez.

No puede dudarse que a esta baja de las materias primas ha de seguir en breve tiempo otra consiguiente de los artículos manufacturados.

Puede presumirse, pues, que de un empréstito de unos doce millones de dólares, de los cuales dos corresponderian al carbon ya comprado y diez para equipo, se podria ahorrar una cuota considerable de esta última parte por la disminucion del costo del material ferroviario, que, unida al sobrante en moneda corriente, permitiria realizar casi por completo el programa elaborado por la Direccion de los Ferrocarriles.

En esos términos reducidos —doce millones de dólares y setenta millones de pesos moneda corriente, —señor Presidente, creo que este proyecto no solo deberia ser aprobado por la Cámara, sino que ni siquiera mereceria discusion; porque, a pesar de estar en contra la opinion del señor Ministro de Industria actual, existe el convencimiento jeneral de la necesidad de contratar mayor cantidad de equipo y de hacer reparaciones en la via.

Pero el empréstito total que se solicita va a significar al pais una carga mui digna de ser tomada en cuenta.

En primer lugar, al aceptar el señor Ministro el proyecto de la Comision de Hacienda, descarta en absoluto la contratacion del empréstito por 70 millones que podria haberse colocado en el pais, aun cuando deje subsistente la autorizacion.

Se sabe que el Banco de Chile y solo el

Banco de Chile podría tomar el empréstito, porque la Empresa le está debiendo una gran parte de esa suma: mas de 40 millones. De manera que para él se trata solo de un cambio de operaciones; de transformar una deuda en cuenta corriente en otra deuda de otra especie; en la adquisicion de los vales. Pero nadie ignora que no lo acepta en las condiciones indicadas en el proyecto de la Comision de Hacienda.

Modificada la forma en que este proyecto viene aprobado por el Honorable Senado, es indudable que no va a tener ocasion de contratarse; de modo que la declaracion del señor Ministro significa que el señor Ministro descarta la colocacion del empréstito en el pais.

Todo será colocado en el extranjero.

¿Sabe el señor Ministro cuánto va a costar el servicio del empréstito en el extranjero?

El costo exacto seria de 4.320,000 dólares al año, servidos trimestralmente, o sea \$ 32.400,000 moneda corriente, a razon de \$ 7.50 el dólar.

Pero, ¿quién puede saber cómo estará el dólar en el porvenir? Y si llega a valer 9, 10 o 12 pesos, ¿cuántos millones mas necesitará la Empresa?

Yo creo firmemente que estará en jeneral a precios superiores a su actual cotizacion; porque si es efectivo que mientras se esté trayendo al pais, al 9 1/2 por ciento dinero extranjero para pagar lo que se debe en moneda corriente al Banco de Chile, para pagar las cuentas pendientes en billete al comercio; para espropiaciones con el fin de ensanchar las estaciones o para comprar durmientes en el sur, no hai duda que esta afluencia de dólares hará disminuir su cotizacion en moneda corriente por los dos o tres meses en que se efectúen estas operaciones. Pero en seguida vendrá el servicio de la deuda, que a 3.50 dólares la libra significaría £ 1.230,000.

El servicio actual de nuestra deuda interna cuesta alrededor de 2.800,000 libras esterlinas al año, incluyendo nuestros compromisos por garantías ferroviarias, a que habria que agregar esta nueva suma, con lo que resultaria un total de mas de cuatro millones de libras. Piense la Cámara lo que significa este aumento del servicio de nuestra deuda total a cuatro millones de libras...!

Sabe la Cámara que los Ferrocarriles podrán jenerar moneda corriente para comprar letras en el mercado; pero no van a jenerar libras.

De modo que esta Empresa tendrá que acudir a la compra de letras en el mercado por la cantidad de £ 1.250,000 anuales para hacer el servicio de su deuda.

No veo que por consecuencia de este empréstito va a aumentar la esportacion. Nosotros no podremos ser un pais esportador de productos agrícolas por cantidades apreciables. Sabemos que nuestra produccion es mui limitada y que no puede compararse con la que tienen otros paises con terrenos inacabables, que se riegan con el agua del cielo. De modo que este empréstito no va a producir una mayor cantidad de libras y en cambio va a recargar al pais con pagos en el extranjero que constituyen una carga bastante onerosa.

Las consecuencias lógicas de este estado de cosas pueden ser mui aflictivas para el pais. Y en todo caso determinarán una baja permanente en nuestro cambio y, por consiguiente, una mayor valorizacion del dólar.

Ahora, respecto a las condiciones en que va a ser colocado este empréstito, son en sí mismas de lo mas onerosas.

Por lo que he visto se contratará a la par, pues su amortizacion deberá hacerse al 110 por ciento los diez primeros años, y al 105 por ciento los diez últimos.

Los empréstitos actuales del Gobierno están colocados a un tipo que fluctúa del 4 1/2 al 5 por ciento con un medio o un dos por ciento de amortizacion. Pero tienen esta fórmula: siempre que los bonos estén cotizados bajo la par, se hace la amortizacion por compra directa de los bonos en el mercado y cuando los bonos están a la par o sobre la par, el pago se hace por sorteo, por lo que el Estado no paga nunca a mas de la par.

En el caso actual la amortizacion es a un tipo fijo, el que acabo de indicar, cualquiera que sea su cotizacion en el mercado.

En estas condiciones el empréstito ya no es del 8 por ciento, es bastante superior al 9 por ciento; no podría decir cuál es el tipo verdadero de interes; pero puedo dar este dato.

Acabo de ver en una revista francesa algo sobre el tipo de interes del empréstito que Francia colocó en Estados Unidos para pagar parte de algunas deudas que se vencian en octubre.

Este empréstito fué tomado a la par y la amortizacion es al 110 por ciento; pero los seis primeros años se haria por compra en el mercado.

De tal manera que podia ser al 100 o 99 por ciento o talvez a ménos.

Pues bien, en estas condiciones el cálculo hecho por los banqueros franceses, el tipo de interes que resulta es el de 9.42 por ciento, casi el 9 1/2 por ciento.

No creo que sea mui inferior el tipo a que nos corresponda servir el nuestro, por lo que creo que se hace un gran daño al pais si exajeramos su cuantía, cuando no sabemos cómo lo vamos a servir y cuando, por el contrario, tenemos antecedentes para suponer que en el año próximo las esportaciones de salitre y las ventas serán pequeñas, porque la esportacion del año actual no va a alcanzar a ser consumida; va a quedar un sobrante en manos de los compradores, que influirá en las cifras de sus nuevas adquisiciones.

Esto va a pasar con el salitre. Yo creo que el salitre mantendrá su situacion como abono. Pero mientras tanto, las condiciones financieras del mundo hacen que el consumo se limite. El que necesita, por ejemplo, 100 toneladas de salitre no comprará sino 50 toneledas, porque no cuenta con los medios necesarios para atender a mayores gastos.

¡Y en estas condiciones vamos a afrontar un empréstito onerosísimo!

El señor **Martner** (Ministro de Hacienda).—Al presentar el cuadro del estado de la Hacienda Pública, ante la Cámara, iba a dar algunos datos a pedido de un honorable Diputado, sobre la cuestion relativa a la demanda del salitre en el año próximo.

Pedí los datos necesarios a Valparaiso y obtuvo la cifra de 40 millones de quintales como cifra mínima en que puede calcularse la demanda en el año próximo. Se me agregó que talvez se llegaria a 50 millones de quintales. Entónces, este cálculo coincidiria con el de la Comision Mista, al bajar de 65 millones de quintales a 50 millones la probable cifra de venta.

De modo que la situacion no es tan precaria.

Iba a dar estos detalles en la esposicion que queria hacer sobre la Hacienda Pública; pero como el debate tomó otro jiro, no me fué posible hacerlo.

El señor **Prat**.—Mucho agradezco al señor Ministro su esplicacion. Pero debo manifestar que en esto no hai sino opiniones.

Hace tres meses, en setiembre, pude darme cuenta del peligro que amenaza al salitre con la baja del valor de todas las materias primas, que va a hacer imposible eco-

nómicamente el uso de este fertilizante en muchas partes, porque habrá muchos productos de la tierra que no soporten el costo del abono.

No hay duda que en terrenos pobres que no producen sin salitre, la demanda vendrá dentro de los medios de compra del agricultor o dueño de la tierra.

Pero hai otros terrenos que producen sin abono, es decir, en los cuales el salitre no es indispensable sino un elemento de aumento o de mejora de la produccion; tal pasa en muchas de las tierras de los Estados Unidos.

Si el costo del producto, como parece pasar con el algodon hoy dia, es mayor que el precio de venta, es evidente que no habrá incentivo para emplear abonos que aumenten la produccion, influyendo en mantener una cotizacion ruinosa.

Pasando a otro punto, veo que se consulta en este proyecto un ítem referente a la electrificacion de los Ferrocarriles en la primera seccion.

Yo siempre he creido que seria mejor hacer el ferrocarril por Casablanca para el tráfico de la primera zona, porque la menor distancia de recorrido es de mas de cuarenta y cinco kilómetros, y mas todavía tomando el largo virtual de la via.

No habria tampoco inconveniente alguno para que esta nueva via fuera electrificada.

Pero comprendo que en los momentos actuales no hai que pensar en ello.

Pero tambien creo de todo inoportuno pensar en la electrificacion, aun cuando en sí misma sea perfectamente aceptable.

Las propuestas para esta obra están pedidas para el mes de marzo próximo. Si se quiere obtener la lójica disminucion de precios a que me he reeferido anteriormente, hai que postergarlas por lo ménos hasta fines de año.

Sabemos que es el cobre el metal que entra por mayor valor en obras de esta clase, y que éste está a precios inferiores a los del año 1914, mientras los materiales cuestan tres o cuatro veces mas que en aquella época. ¿Por qué no dar tiempo para que estos precios vuelvan a su nivel natural?

A mí me parece de toda lójica abandonar este propósito por el momento.

El Gobierno, a mi juicio, no tiene derecho para hacer esta inversion tan considerable en tan mala oportunidad y con dinero tan caro, por lo que no creo necesario insistir mas al respecto.

El señor **Gallardo Nieto**.—Segun el proyecto del ingeniero señor Edwards, si mal

no recuerdo, la electrificación de la primera zona importaría una economía de un millón y medio de pesos al año.

El señor **Prat**.—No lo dudo, y deberá ser mucho mayor. Yo no discuto la conveniencia de la obra. Hablo de su poca oportunidad.

El señor **de Castro**.—La economía a que se refiere el honorable Diputado por Chillan tiene que ser mucho mayor; de otro modo sería ruinosa esta obra para el Fisco.

El señor **Silva Rivas**.—La economía calculada es de diez millones de pesos anuales.

El señor **Prat**.—Para qué vamos a anticipar la contratación de un empréstito para hacer una obra que va a demorar muchos años, y aun mas cuando hai conveniencia en demorar la presentación de las propuestas mismas por algun tiempo.

Yo no sé qué piensa el Gobierno sobre este particular; pero me parece que si cuida de los intereses nacionales, si no se olvida del deber que tiene de no gravar inútilmente a la Nación con servicios muy onerosos, tendrá que convenir en lo que estoi diciendo.

Yo no he querido demorar, señor Presidente, este proyecto. He venido día a día cuando estuvo en tabla con el objeto de cooperar a su discusión, de hacer las observaciones que la Cámara me ha oído.

Pero yo veo que el Gobierno está cerrado para todo razonamiento, que quiere la totalidad de este empréstito, que quiere tener la autorización mas amplia.

Y votaré en contra de este proyecto por las razones que la Cámara me ha oído, así como habria sido mi voto favorable si nos hubiéramos limitado a conceder solo la cantidad estrictamente necesaria, que es mas o ménos la que he insinuado a la Honorable Cámara.

El señor **Sierra**.—El honorable señor Prat ha dicho que estos gastos se iban a hacer en una fecha que no era favorable para la contratación de los materiales.

El artículo 1.º establece que durará cinco años la autorización para contratar estos materiales. De manera que la Empresa debe ir con bastante tino y no proceder en nada que perjudique al Estado. Por el contrario, procurará atender aquellas necesidades que son mas urgentes.

El señor **Prat**.—Mientras tanto se estará pagando el 9 y medio por ciento de interes sobre un dinero que no se va a utilizar en nada.

El señor **Sierra**.—Nadie puede garanti-

zarnos que en el próximo año podamos contratar mas barato que ahora.

Los Ferrocarriles del Estado carecen en absoluto de los servicios modernos para hacer la movilización en buenas condiciones.

Debo prevenir a la Honorable Cámara que los enganches que se usan en los trenes,—a causa de los cuales ocurren tantos accidentes,—son de los mas anticuados que existen en la tierra.

Los trenes carecen en absoluto de frenos de aire y por eso ocurren todos los días los accidentes mas espantosos. No hai cambios en las estaciones, que merezcan el nombre de tales. Yo me admiro de que no ocurran mas desgracias todos los días.

Tampoco los puentes están en buenas condiciones.

Sabemos perfectamente en esta Cámara que el puente del Malleco solo puede resistir locomotoras de las mas livianas y que se está haciendo otra via con el objeto de reforzar ese puente.

En general, los puentes de la Empresa están en el estado mas lamentable, no tienen medios de conservación ni de defensa contra las crecidas de los rios. Por eso hemos visto a menudo que en el invierno se interrumpen las comunicaciones con grave perjuicio para la Nación entera.

El año pasado pudimos observar que durante mes y medio estuvo interrumpida la línea en Longaví y no se pudieron traer a Santiago los productos de esa rejion.

Las aguadas para las locomotoras son absolutamente deficientes en el norte; allí se gasta hasta mas de un millón de pesos en trasportar agua para las locomotras.

Faltan locomotoras para el arrastre de los carros, faltan carros para el transporte de los productos; falta todo en la Empresa.

¿Y es posible, pregunto yo, tener a la Empresa de los Ferrocarriles en esta situación, privando a la Nación de un elemento tan indispensable para su desarrollo, como es éste?

Ha llegado a tal extremo la falta de transporte que ya en Santiago casi no se pueden construir edificios, porque no se trasportan las maderas. No podemos paralizar la vida de la Nación por no despachar este empréstito.

El señor **Herrera Lira**.—Lo que hace falta en la Empresa es una cabeza que la dirija.

El señor **Sierra**.—Tan pronto como nombremos a Su Señoría consejero de los ferrocarriles mejorará el servicio.

La verdad es que en el servicio de los ferrocarriles hai distinguidos ingenieros.

El señor **Herrera Lira**.—Hai mucha palabrería de parte de la alianza liberal.

El señor **Sierra**.—La electrificación de los ferrocarriles es un punto tan importante, tan esencial que me estraña que haya álguien en el Parlamento que se oponga a que se implante este servicio.

Todas las líneas de ferrocarriles en Chile deberian estar electrificadas; tenemos la fuerza al lado de las líneas; de manera que no se gastaria nada de enerjía en el trayecto.

Podrian electrificarse todos los Ferrocarriles del Estado, de la manera mas barata; se podria dar luz eléctrica a todos los pueblos de Chile en condiciones sumamente económicas. Es una vergüenza que estas cosas no se hayan hecho.

Por estas razones considero que el proyecto elaborado por los ingenieros de la Empresa despues de dilatados estudios hechos en Estados Unidos, debe llevarse a la práctica sin demora alguna.

Preguntaba, hace un momento, el señor Prat en su discurso con qué iba a atenderse el servicio del empréstito.

Pues bien, si es necesario, se elevarán las tarifas.

Yo estoy de acuerdo con las personas que trasportan mercaderías por los ferrocarriles, quienes dicen que si suben los fletes, ellos estarán dispuestos a pagarlos gustosos, siempre que se les transporte sus mercaderías en las debidas condiciones, no en las condiciones detestables en que hoi día se hace el servicio.

No es posible retardar mas la contratación de este empréstito.

En el deseo de que este proyecto sea despachado cuanto ántes, voi a terminar, porque el señor Ministro de Hacienda desea hacer algunas observaciones ántes de que termine la hora.

El señor **Urzúa** (don Oscar).— El jiro que ha tomado la discusión de este proyecto está manifestando de una manera inequívoca que él no se encuentra en ese estado de madurez, como decimos aquí respecto de aquellos proyectos que han de encontrar fácil y pronto despacho.

Las observaciones de carácter financiero hechas al proyecto por los honorables Diputados, y especialmente las consideraciones tan dignas de atención del señor Prat, han formado en el ánimo de algunos Diputados, el convencimiento de que es menester estudiar un poco mas despacio el proyecto, y

de que acaso seria conveniente que el señor Ministro de Hacienda arbitrara un procedimiento parlamentario o estra-parlamentario que pudiera aunar las opiniones en beneficio de su pronto despacho.

El señor **Martner** (Ministro de Hacienda).—¿Se buscaria una transacción?

El señor **Urzúa** (don Oscar).—Seria buscando una transacción, si al señor Ministro le parece.

Desde luego, cabe observar que la disposición consultada en el artículo 3.º del proyecto y que se refiere a los fondos con que se va a atender el servicio del empréstito, está consignado en forma que, a mi juicio, es perfectamente contraria con la declaración hecha por el señor Garces Gana, cuando era Ministro de Hacienda, respecto del alcance de esa disposición.

Manifestó en aquel entónces el Ministro de Hacienda que lo que la Comisión habia querido y Su Señoría habia aceptado, era que la Empresa hiciera desde el primer momento el servicio total de los intereses y la amortización del empréstito.

Esa era la idea de la Comisión y al efecto se consultaba el 15 por ciento de la entrada bruta de la Empresa para el pago del servicio del empréstito.

Sin embargo, aquí se ha dicho que segun los antecedentes tomados de las estadísticas de la Empresa, es probable que ni con el 30 por ciento de sus entradas brutas se podria hacer el servicio total del empréstito.

Entre tanto ¿qué es lo que dispone el artículo 3.º del proyecto? Dice en forma demasiado vaga que la Empresa destinará hasta un 15 por ciento para ser depositado en la Tesorería Fiscal de Santiago; pero no indica quién va a fijar de una manera precisa ese tanto por ciento. Ese tanto por ciento puede ser el uno, el dos o el tres.

No está indicada en el proyecto la cifra verdadera, definitiva, ni ménos está indicada la autoridad que va a precisar esta cifra.

Yo pregunto, si es cierto, como se ha afirmado, que se necesitará no un quince sino un treinta por ciento de las entradas de la Empresa para atender al servicio del empréstito, ¿no seria lójico suponer que con el saldo de setenta por ciento no va a alcanzar la Empresa a hacer sus demas gastos? Siendo esto así, se produciria un nuevo déficit, y la Empresa, léjos de salir de la situación de apremio en que se encuentra, entraria en otra peor, que nos obligaria a discutir dentro de poco nuevos proyectos

tendientes a proporcionarle mayores entradas.

Como se ve, el proyecto no ha sido definitivamente estudiado, porque no se han tomado en consideracion todas las circunstancias que hai que tener en cuenta ántes de embarcar al país y a la Empresa en una situacion de tanta responsabilidad.

Llamo la atencion del señor Ministro de Hacienda, a pesar de que reconozco su competencia, a que el servicio de la deuda de la Empresa demandará, segun se ha dicho, un gasto de un millon cuatrocientas mil libras, y como el servicio de la deuda esterna del país se hace con dos millones setecientas y tantas mil libras, resulta que el servicio de la deuda nacional se va a elevar en un cincuenta por ciento.

Y cuando sea necesario acudir al mercado en demanda de las letras que sea necesario enviar a Europa, para hacer el servicio de la deuda, me parece que se va a producir, indudablemente, una baja considerable del cambio, baja que traerá consigo correlativamente, el alza de todos los artículos de procedencia extranjera que el país tiene que consumir y que son mui variados. Por consiguiente, vamos a gravar la economía nacional con un recargo mui fuerte, y es indudable que eso producirá un encarecimiento del costo de la vida, costo que es hoy bastante difícil para gran parte de nuestros conciudadanos, que viven de recursos modestos.

Ahora, el señor Ministro de Hacienda declaró hace un momento que aceptaba el proyecto de la Comision...

El señor **Martner** (Ministro de Hacienda).—Naturalmente, lo acepto, honorable Diputado, en la parte relativa a las finanzas, porque la parte técnica corresponde al señor Ministro de Industria y Ferrocarriles.

El señor **Urzúa** (don Oscar).—Es sensible la ausencia del señor Ministro de Ferrocarriles, porque habria habido mucha conveniencia para la debida hilacion, digamos, de este debate, en que se hubiera aclarado la contradiccion manifiesta en que aparecen dos miembros de un mismo Gabinete: el señor Ministro de Hacienda, presente, y el señor Ministro de Ferrocarrilse, ausente.

El señor Ministro de Hacienda hace suyo el reclamo de la Empresa, en órden a la mui estensa y variada nomenclatura de sus necesidades; y el señor Ministro de Ferrocarriles, en un reportaje reciente, publicado en un diario de gran circulacion, ha dicho que con triplicar el número de empleados

de la Empresa, la cosa se podria componer.

Señor Presidente, la verdad es que cuando leí el reportaje del señor Ministro de Industria me alarmé, porque en los mismos momentos en que se demanda la autorizacion legislativa para contratar un empréstito tan considerable, se nos habla de duplicar o triplicar el personal a sueldo de la Empresa, esto es, de crear nuevos empleos.

Esto me parece algo mui peligroso y mui digno de estudiarse y mirarlo hasta con anteojos, si es necesario.

El señor **Martner** (Ministro de Hacienda).—Me permito reiterar la declaracion que he hecho en el sentido de que el Gobierno tiene el propósito firme de hacer toda clase de economías; mal podria pensarse en crear nuevos empleos.

El señor **Urzúa** (don Oscar).—Por eso digo que es lamentable la ausencia del señor Ministro de Ferrocarriles, porque no concilio bien, ni puedo afinar a un mismo tono las declaraciones de Su Señoría, que estimo altamente patrióticas y bien inspiradas, con las declaraciones del señor Ministro de Industria, hechas en el reportaje a que me refiero.

Créame la Honorable Cámara, tengo el sincero propósito de no mezclar este alto asunto, que estimo de mucho interes público, con ninguna otra circunstancia que se relacione con la política del momento.

No quiero recojer esa especie que anda circulando por ahí en los pasillos de la Cámara—por debajo casi de los bancos de los Diputados—de que en el reparto del botin la alianza ha tenido muchas dificultades, que han quedado muchos sin parte, y que, para satisfacerlos, para contentar a los descontentos, para colocarlos a todos, a los nueve que quedan descontentos, digamos, en la provision de un puesto, la única medida que se arbitrará o a que se acudirá, será a esta facilidad de la Empresa que, segun declaracion del señor Ministro de Ferrocarriles, necesita duplicar o triplicar su personal, aunque con esto no mejorará mucho su servicio.

El señor **Rosselot**.—Tal vez Su Señoría no ha comprendido bien al señor Ministro de Ferrocarriles, porque, como Su Señoría sabe, los ferrocarriles son autónomos.

El señor **Urzúa** (don Oscar).—Posiblemente Su Señoría no se encontraba en la Sala cuando el honorable Diputado por Imperial leyó la declaracion del señor Ministro de Industria. De modo que si yo no he

comprendido es porque me ha inducido en error el redactor del diario que publicó esa declaración.

El señor **Rossetot**.—Exacto; porque bien puede ser que esa versión no haya sido una interpretación fiel de las palabras del señor Ministro.

El señor **Urzúa** (don Oscar).—Si el redactor de ese diario se ha equivocado, la culpa no es mía; o bien puede ser una broma del señor Ministro... porque ese reportaje o declaración de Su Señoría fué publicado en "El Mercurio" el martes 28, día de los Inocentes. Sería de felicitar al señor Ministro de Industria porque se gasta bromas habilitadas....

Desde entónces hasta hora han transecurrido varios días, y si esa declaración hubiera sido broma, el señor Ministro se habría apresurado a explicarla o rectificarla.

Yo quisiera saber si al aceptar este proyecto, el señor Ministro tiene algunos antecedentes que le permitan creer que los acreedores de la Empresa van a aceptar el pago de su crédito en estos bonos que consigna el artículo 4.º.

En el Senado se dijo que para que los acreedores aceptaran el pago en esta forma—y nó en la moneda que se les debía—estos bonos debían tener aquella garantía especial, consignada ya en otras leyes, de poder con ellos retirar billetes de la Caja de Emisión.

La Comisión de Hacienda de esta Cámara ha suprimido esta garantía especial de estos bonos, y si el señor Ministro lo acepta, es lójico suponer que Su Señoría habrá tanteado el camino y sabrá cómo se va a llenar esta necesidad que el proyecto en discusión no contempla.

Ahora yo concurre con lo dicho por el honorable Diputado por Imperial, en que habría manifiesta conveniencia en reducir las proporciones de este empréstito y concuerdo con el honorable Diputado, señor Sierra, en que la Empresa tiene una serie de necesidades que atender; pero no creo que sea el momento de llenarlas de una vez, de comprar de una vez todo lo que necesita, cuando todo está sumamente caro, cuando en el mundo comercial se observa el fenómeno, muy digno de atención, de existir una diferencia desproporcionada entre el valor de la materia prima y el producto elaborado; cuando estando bajo el precio de los metales se mantienen altos los precios de los artículos, cuya materia prima es el metal, porque el comerciante que los tiene en su mano

quiere obtener en la venta de los productos el precio que le costó ántes la materia prima.

Creo que habría prudencia en la Empresa, que va a comprar con plata prestada, en no adquirir de una sola vez todo lo que necesita, en una época de precios tan altos.

Por eso decía, que en beneficio del pronto despacho de este proyecto, el señor Ministro podría arbitrar algún procedimiento, parlamentario o estra-parlamentario, como el de recurrir a los comités de la Honorable Cámara con los miembros del Consejo de los Ferrocarriles, y buscar cualquier arbitrio que permita reducir el monto del empréstito a los términos absolutamente indispensables hoy día.

Desde luego, en cuanto a la suma que se consulta para la electrificación de los ferrocarriles, que se va a gastar de aquí a tres años ¿qué ventaja hai en endeudarse desde luego por esas sumas, que son cuantiosas y que pagarán un interés sumamente elevado?

No hai ninguna conveniencia; mas que eso, no solo no hai conveniencia, sino que existe un peligro grave, como el que nos amenaza siempre que manejamos un arma cargada: en cualquier momento puede descargarse y herirnos.

Puede suceder que sobrevenga una necesidad mas o ménos urgente, cuya satisfacción, si no hubiere dinero, se postergaría en espera del momento oportuno; pero si lo tenemos, fácilmente caeremos en la tentación de autorizar el gasto, aun cuando en esa forma podamos dejar a la Empresa de los Ferrocarriles privada de recursos necesarios para gastos mas indispensables.

Ahora, todo induce a pensar que esta situación anómala, estraordinaria, en el mercado de valores y en el del crédito, tiende a pasar, porque solo es una consecuencia de la gran guerra; son oleajes despues de la tormenta, oleajes que irán a morir a la playa de la paz restablecida.

¿Por qué, en vez de navegar a toda vela, a velas desplegadas, no costeamos, prudentemente, como un hábil marino y esperamos así que se aplaquen los elementos y todo se restituya a su situación normal?

Yo, con la mejor intención del mundo, y conociendo perfectamente las necesidades de la Empresa, para facilitar el despacho del proyecto, me permito hacer resaltar la necesidad de esta auscultación del ánimo de la Cámara para evitar las dificultades con que pueda tropezar el proyecto, y me permito recomendar al señor Ministro de Ha.

cienda que no se encapriche, que no haga cuestion de amor propio, para obtener el despacho de este proyecto de lei tal como viene, sino que proceda con la cautela y la ductilidad que no pueden faltar a un gobernante hábil e inteligente como Su Señoría.

Busque Su Señoría un arbitrio para quitar del proyecto la parte que no sea indispensable, deje Su Señoría lo que la Cámara puede y quiere darle, sin imponer al país ni a la Empresa de los Ferrocarriles sacrificios extraordinarios.

La idea que voi a tener el honor de insinuar al señor Ministro es que posterguemos la discusion del proyecto por unos dos o tres dias, para dar tiempo a que Su Señoría se reuna con sus colegas en Consejo de Gabinete o con la Direccion de los Fe-

rocarriles, o con los Comités Parlamentarios, y estudie con calma la situacion de la Empresa y arbitre un procedimiento que permita el fácil despacho de este proyecto.

El señor **Martner** (Ministro de Hacienda).—Esta cuestion corresponde principalmente al señor Ministro de Industria.

El señor **Urzúa** (don Oscar).—Yo me dirijo, entónces, al Gobierno.

Esta discusion, entre lo que corresponde a uno y a otro Ministro, es un poco sutil. Yo me dirijo, repito, al Gobierno, a la entidad concreta que se denomina así.

El señor **Ruiz** (Presidente).—Me permito advertir al honorable Diputado que ha llegado la hora.

Se levanta la sesion.

Se levantó la sesion

