

Sesión 82.a ordinaria en 7 de Setiembre de 1926

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES SILVA CORTES Y BARAHONA

SUMARIO

- 1.—En la tabla de fácil despacho se consideran las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados en el proyecto sobre subrogación de Jueces.
- 2.—El señor Ibáñez (Ministro de Guerra) solicita preferencia para ascensos militares.
- 3.—El señor Azócar se refiere a la situación de la industria salitrera.
- 4.—El señor Zañartu desea se esclarezca el carácter de la unión de Comisiones de ambas Cámaras para el estudio del problema salitrero.
- 5.—El señor Zañartu se ocupa en seguida de la situación salitrera.
- 6.—Se da cuenta de dos mensajes sobre ascensos en el Ejército.
- 7.—Se nombra una comisión redactora del proyecto sobre protección a la industria siderúrgica.
- 8.—Continúa tratándose del proyecto sobre reorganización del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles del Estado.
- 9.—Se constituye la Sala en sesión secreta. Se levanta la sesión.

ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Azócar, Guillermo	Concha, Luis E.
Barahona, Rafael	Cruzat, Aurelio
Barros E., Alfredo	Echenique, Joaquín
Barros J., Guillermo	Gatica, Abraham
Bórquez, Alfonso	González C., Exequiel
Cabero, Alberto	Gutiérrez, Artemio
Cariola, Luis A.	Hidalgo, Manuel
Concha, Aquiles	Jaramillo, Armando

Lyon Peña, Arturo	Silva C., Romualdo
Marambio, Nicolás	Silva, Matías
Maza, José	Smitmans, Augusto
Medina, Remigio	Trucco, Manuel
Núñez, Aurelio	Urrejola, Gonzalo
Ochagavía, Silvestre	Urzúa, Oscar
Opazo, Pedro	Vial Infante, Alberto
Piwonka, Alfredo	Vidal Garcés, Fco.
Salas Romo, Luis	Viel, Oscar
Sánchez G. de la H., R.	Yrarrázaval, Joaquín
Schürman, Carlos	Zañartu, Enrique

Y el señor Ministro de Guerra.

ACTAS APROBADAS

SESION 80.a ORDINARIA, EN 3 DE SETIEMBRE DE 1926 (ESPECIAL)

Asistieron los señores Oyarzún, Azócar, Barros Errázuriz, Barros Jara, Bórquez, Cabero, Cariola, Concha don Aquiles, Concha don Luis E., Echenique, González, Gutiérrez, Hidalgo, Marambio, Medina, Núñez Morgado, Ochagavía, Salas Romo, Sánchez, Schürman, Silva Cortés, Silva don Matías, Smitmans, Trucco, Urrejola, Urzúa, Viel, Yrarrázaval y Zañartu.

El señor Presidente da por aprobadas las actas de las sesiones 77.a y 78.a, en 2 del actual, que no han sido observadas.

El acta de la sesión anterior (79.a) en igual fecha, es reservada, y queda en Secretaría, a disposición de los señores Senadores.

Se dió cuenta, en seguida, de los negocios que a continuación se indican:

Oficios

Dos del señor Ministro de Higiene, Asistencia, Previsión Social y Trabajo, en que contes-

tando los oficios N.os 275 y 277, que se le dirigieron a petición del honorable Senador don Aquiles Concha, manifiesta que ha pedido los informes del caso a la Dirección General del Trabajo.

Se mandaron poner a disposición de los señores Senadores.

Uno de la Il.tra. Corte de Valdivia, en que pide se le envíe un expediente en el cual fué decretada la detención de don Luis Alfredo de la Puente y que fué remitido a la Comisión Revisora de Poderes en 1924.

Se acordó acceder a lo solicitado.

Informe

Uno de la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia, recaído en el proyecto sobre erección de la Caja de Crédito Minero.

Quedó para tabla.

Solicitudes

Una de don Máximo Bastián, por la Compañía Carbonera de Lebu Consolidada, en que formula observaciones acerca del informe de mayoría recaído en la moción referente al ferrocarril de Lebu a Los Sauces.

Se mandó agregar a sus antecedentes.

Otra de la Confederación Ferroviaria de Chile, en que hace observaciones acerca de la reorganización del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles.

Se mandó agregar a sus antecedentes.

Otra de José del C. Henríquez y otros guardianes jubilados de la policía de Valparaíso, en que formulan observaciones acerca de la reducción de sus pensiones en conformidad al proyecto de Ley de Emergencia.

Se acordó tenerla presente y archivarla.

A insinuación del señor Presidente, con el asentimiento de la Sala, queda anunciada la siguiente tabla de asuntos de fácil despacho:

Informe de la Comisión de Policía Interior, acerca de las cuentas de la Tesorería del Senado, correspondientes a los años 1924 y 1925.

Oficio de la Cámara de Diputados, en que comunica que ha tenido a bien desechar algunas de las modificaciones que hizo el Honorable Senado al proyecto de ley sobre reducción de sueldos al personal de la Armada nacional.

Proyecto de ley de la Cámara de Diputados, en que se autoriza al Presidente de la República para declarar libres de derechos de inter-nación, estampillas y otros impuestos, los efectos destinados a los jefes de Misión, etc., acre-

ditados ante el Gobierno de Chile, en los casos de que exista reciprocidad para los agentes de Chile en el extranjero; y

Moción de los honorables Senadores señores Concha don Aquiles y don Luis, Núñez, Smitmans y Gutiérrez, en que inician un proyecto de ley por el cual se concede la suma de \$ 20,000, para atender a los gastos que origine la celebración del Congreso Femenino Internacional de Chile, que habrá de tener lugar próximamente.

Entrando a la orden del día, continúa la discusión particular del proyecto de ley sobre primas a la producción de acero en el país, que quedó pendiente en la sesión 78.a, en 2 del actual, en el

Artículo 1.º

El señor Concha don Aquiles, formula indicación para que la primera parte de este artículo, se redacte diciendo:

"Concédese a las Compañías Siderúrgicas que se instalen en el país para fabricar hierro con minerales nacionales, y acero, una prima de 45 pesos, etc"; y para que se reduzca a la cuarta parte el número de toneladas que se indica en cada caso como base para tener derecho a las primas.

El señor Urrejola formula indicación para que se aplace la discusión de este proyecto hasta que concurra al Senado el señor Ministro de Hacienda, a expresar la opinión del Gobierno.

En vista de las observaciones que se han formulado, el señor Presidente insinúa a la Sala la conveniencia de votar las ideas fundamentales del proyecto y volverlo en seguida a Comisión, para que lo redacte con arreglo al pronunciamiento del Honorable Senado.

Táctamente se acuerda proceder en esta forma.

El señor Presidente somete, entonces, a la resolución de la Sala, las siguientes proposiciones:

1.a ¿Se concede o no primas a la producción del hierro con minerales nacionales, y del acero?

2.a Número de toneladas que habrá de fijarse como base para la concesión de las primas.

3.a Plazo por el cual se conceden.

El señor Sánchez observa la conveniencia de votar previamente la indicación de aplazamiento que ha formulado el señor Urrejola, an-

tes de avanzar inútilmente en la discusión de este negocio, y para los efectos reglamentarios declara que apoya la indicación del señor Senador.

El señor Ochagavía también la apoya.

El señor Urrejola pide que se vote inmediatamente.

Tomada la votación, resulta desechada por 16 votos contra 3 y una abstención.

Continuando en la discusión del proyecto, los señores Trúcco y Concha don Aquiles, pasan a la Mesa la siguiente indicación, acerca del artículo 1.º del proyecto, en que proponen sustituirlo por los que a continuación se indican:

"Artículo. Concédese a las compañías que fabriquen en el país hierro con minerales nacionales, una prima de 45 pesos moneda legal, por tonelada de lingotes.

"Concédese también a las compañías que fabriquen el acero en el país, una prima de sesenta pesos por tonelada de acero fabricado."

"Artículo. Solamente tendrán derecho a las primas a que se refiere el artículo anterior, los establecimientos que tengan una producción efectiva anual no inferior a 500 toneladas.

"Artículo. El monto total de las primas no podrá exceder al que corresponda a diez mil toneladas de lingotes, y a diez mil toneladas de acero anual".

Usan en seguida de la palabra los señores Salas Romo, Concha don Luis, Echenique, Yrarrázaval y Concha don Aquiles.

Cerrado el debate, por haber llegado el término de la primera hora, se suspende la sesión por 20 minutos, a insinuación del señor Presidente.

A segunda hora, se procede a votar las proposiciones formuladas por el señor Presidente.

En votación la primera proposición, o sea, si se concede o no primas a la producción del hierro con mineral nacional, y del acero, resulta la afirmativa, por 14 votos, absteniéndose el señor Urrejola.

Por 11 votos contra 5 y una abstención, se acuerda fijar en mil toneladas la producción mínima para tener derecho a las primas.

En votación la idea del plazo por el cual se han de conceder las primas, el señor Concha

don Aquiles formula indicación para que se fije en 15 años.

Por 10 votos contra 7, se da por desechada esta indicación, acordándose fijarlo en 25 años dicho plazo.

En cuanto a la fijación del monto total de las primas, se acuerda, por 13 votos contra 5 y dos abstenciones, que no pueda exceder al que corresponda a diez mil toneladas de lingotes, y a diez mil toneladas de acero al año.

Artículo 2.º

Usan de la palabra los señores Yrarrázaval, Cariola y Trucco.

El señor Cariola pide se deje constancia de que queda excluida de los beneficios que otorga esta ley, toda otra compañía a la cual ya se le haya otorgado estos privilegios.

Cerrado el debate, se dá tácitamente por aprobada la idea contenida en este artículo, conjuntamente con la indicación del señor Cariola.

Artículo 3.º

El señor Trucco formula indicación para que se agregue después de la palabra "acero", la frase: "... con minerales nacionales".

Cerrado el debate, se da tácitamente por aprobado el artículo, con la modificación propuesta, absteniéndose el señor Urrejola.

Artículo 4.º

Se da tácitamente por aprobado en virtud del acuerdo antes adoptado.

Artículo 5.º

Usan de la palabra los señores Echenique y Concha don Aquiles.

Cerrado el debate, se da tácitamente por aprobada la idea.

Artículo 6.º

Se da tácitamente por aprobado.

El señor Concha don Aquiles formula indicación para que se consulte a continuación el siguiente

"Artículo... Podrán acogerse a los beneficios de esta ley únicamente las empresas chilenas o cuyos accionistas sean chilenos en un noventa por ciento (90%)."

Usan de la palabra los señores Urrejola, Zanartu don Enrique e Yrarrázaval.

Cerrado el debate, y votada la indicación, resulta desechada por 14 votos contra 7.

Artículo 7.º

Se da tácitamente por aprobado.

Queda terminada la discusión de este proyecto, acordándose, por asentimiento unánime, volverlo a Comisión para que le de la redacción correspondiente, de acuerdo con las ideas aprobadas.

Se toma en seguida en consideración, en discusión general, el proyecto de ley sobre Caja de Crédito Minero, formulado en la moción suscrita por los señores Azócar, Yrarrázaval, Jaramillo, Marambio y Viel.

Usan de la palabra los señores Echenique, Yrarrázaval y Salas Romo.

Cerrado el debate, se da tácitamente por aprobado en general.

Por haber llegado la hora, se levanta la sesión.

CUENTA

Se dió cuenta:

De dos informes de la Comisión de Ejército y Marina, recaídos en los mensajes en que Su Excelencia el Presidente de la República solicita el acuerdo del Senado para ascender a General de División a los de Brigada:

Don Francisco J. Díaz; y

Don Francisco Lagréze Frick.

1.—TABLA DE FÁCIL DESPACHO.—SUBROGACION DE LOS JUECES

El señor SILVA CORTES (Presidente).—Entrando a los asuntos de fácil despacho, corresponde ocuparse de las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados en el proyecto aprobado por el Senado sobre subrogación de los jueces.

—El señor Secretario da lectura al informe de la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia, recaído sobre dichas modificaciones.

El señor SILVA CORTES (Presidente).—Me permito decir que a juicio de la Mesa, este no es un proyecto que pueda considerarse de fácil despacho, porque trata de materias bastante complejas. En el informe de la Comisión se propone que se acepten algunas enmiendas hechas por la Cámara de Diputados y que se rechacen otras, que podrían considerarse separadamente,

pero que no es natural contemplar en un proyecto que se discute en su tercer trámite constitucional.

Si al Honorable Senado le parece, podría darse al proyecto un lugar en la tabla ordinaria.

El señor MARAMBIO.—Creo que este es un asunto de fácil despacho, puesto que la Cámara de Diputados, cuyas discusiones se hacen en forma más difícil que en el Senado, lo trató nada más que en la tabla de fácil despacho. La Cámara de Diputados ha introducido una serie de nuevas disposiciones, que nosotros, por la tramitación en que el proyecto se encuentra, no podríamos modificar, sino simplemente aceptar o rechazar. Pero si el Honorable Senado acepta la opinión de la Comisión informante, rechazáramos esas nuevas disposiciones, y el despacho del proyecto no presentaría realmente dificultad.

La única modificación que convendría aceptar es la que se refiere al cambio de la palabra "quinteto" por "cinquena".

El señor SILVA CORTES (Presidente).—Si al Honorable Senado le parece, aceptaríamos el procedimiento insinuado por el honorable Senador por Coquimbo, limitándonos a lo que constitucionalmente podemos hacer en este trámite, es decir, aprobar o rechazar las enmiendas introducidas por la Cámara de Diputados.

El señor SANCHEZ G. DE LA H.—La Honorable Cámara de Diputados ha adicionado el proyecto, y las adiciones son modificaciones que debemos considerar.

El señor SILVA CORTES (Presidente).—Pero esas adiciones constituyen ideas nuevas, honorable Senador.

El señor SANCHEZ G. DE LA H.—Por muy distintas que sean las ideas introducidas por la Honorable Cámara de Diputados, debemos considerarlas, porque la Cámara revisora puede hacer modificaciones o adiciones en cualquier sentido.

El señor MARAMBIO.—Todos estamos de acuerdo en que puede hacerlo, pero, también hay que observar la inconveniencia que eso significa, ya que nosotros no podemos modificar nada, sino decir sí o no. Por eso, la Comisión propone que rechazemos todas las adiciones introducidas por la Honorable Cámara de Diputados, por buenas que sean.

El señor SANCHEZ G. de la H.—Posiblemente, para despachar el proyecto sea bueno el procedimiento que indica el Honorable Senador por Coquimbo, pero, el Senado rechazaría así las modificaciones sin estudiarlas.

El señor MARAMBIO.—La Comisión las estudió, señor Senador.

El señor SANCHEZ G. de la H.— ¿Y no podríamos mandar nuevamente a Comisión el proyecto?

El señor MARAMBIO.— El proyecto viene de la Comisión, señor Senador.

El señor CARIOLÁ.— Aunque se mantenga en la tabla de fácil despacho este proyecto, señor Presidente, parece que no será posible despacharlo en la sesión de hoy, porque no hemos tenido tiempo para imponernos de las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados, ni mucho menos, del extenso informe emitido por la Comisión. Por consiguiente, sin pedir que se lo retire de la tabla de fácil despacho, creo que sería preferible iniciar su discusión en la sesión próxima.

El señor SILVA CORTES (Presidente). — Si le parece al Honorable Senado, quedaría el proyecto para la tabla de fácil despacho de la sesión próxima.

Acordado.

Entrando a la hora de los incidentes, ofrezco la palabra.

2.— ASCENSOS EN EL EJERCITO

El señor IBÁÑEZ (Ministro de Guerra).— Me permito solicitar del Honorable Senado, que sirva tratar en la presente sesión algunos mensajes sobre ascensos de Coroneles y Generales, que se encuentran pendientes.

Formulo indicación en este sentido.

El señor SILVA CORTES (Presidente). — Si no hay inconveniente, se acordaría destinar los últimos quince minutos de la segunda hora de la presente sesión, a tratar los mensajes a que se ha referido el señor Ministro.

Acordado.

3.— SITUACION SALITRERA

El señor AZOCAR.— En la sesión de ayer, señor Presidente, manifestaba que nuestra industria salitrera necesita modernizarse a fin de abaratar su costo de producción, y, estudiando la forma cómo se elabora actualmente el salitre, hacía presente que todos los procedimientos empleados, son muy primitivos. Desde luego, la extracción de caliche se hace a mano y con barreta, lo que recarga enormemente, como es natural, el costo de producción. ¿No hay otra forma, preguntaba, de hacer esta operación? ¿Por qué la mecánica no ha proporcionado a la industria salitrera un procedimiento más fácil y económico, como a tantas otras industrias?

Es cierto que se han hecho algunas experiencias para la extracción del caliche por medio de palas a vapor, pero no han dado esas experiencias los resultados que se esperaban, tal vez porque han sido aisladas, hechas sólo por

algunas Compañías; y no las han seguido porque para implantar estos procedimientos mecánicos es necesario hacer grandes desembolsos.

En una de esas experiencias pudo verse que las palas mecánicas sólo pueden emplearse con éxito en pampas donde la capa de caliche es de algún espesor, pero no así en las pampas donde el caliche se presenta como una costra, ni donde se encuentra a profundidad y bajo una capa de tierra. Pero, estas deficiencias, pueden, a mi juicio, subsanarse fácilmente, pues cuando la mecánica se aplica bien, hace maravillas en la explotación de las industrias. Además, es necesario advertir que las palas mecánicas que se han usado en estas experiencias no estaban destinadas a la extracción de caliche, sino de otras materias, y no sería raro, por lo tanto, que el fracaso que se ha tenido se deba a eso. A juicio de técnicos que durante muchos años se han dedicado al estudio de este problema, el uso de la pala mecánica sería precisamente lo que podría llevarnos al abaratamiento del costo de producción del salitre.

Todos estos estudios, naturalmente, no los puede hacer una sola oficina, pero es raro que la Asociación de Productores de Salitre no los haya hecho. Si ella hubiera cumplido su fin primordial, la industria estaría en muy distinta situación.

Tan rutinario como el procedimiento de extracción, son el acarreo y la elaboración del salitre.

Los técnicos y hombres de ciencia que se han preocupado de esta materia, están de acuerdo en que con un estudio detenido y con un desembolso determinado, se pueden obtener medios eficaces para abaratar el costo de producción. Esto ha quedado plenamente comprobado con el procedimiento de elaboración norteamericano que explicó en sesiones pasadas el honorable señor Irarrázaval, procedimiento que aprovecha los medios mecánicos para la extracción y deja de mano lo que hoy se llama la selección, simplificando al mismo tiempo el sistema mismo de obtención del nitrato. Hay quienes creen que con este procedimiento el costo de producción en cancha puede reducirse hasta el cincuenta por ciento. De manera que la situación no es para sentirse pesimista; lejos de eso, hoy es cuando vemos más claro el porvenir de la principal de nuestras industrias.

Por otra parte, la ciencia ha hecho mucho en favor de la industria de los abonos sintéticos, mientras que no ha hecho nada en favor de la industria del salitre. A mí me parece que los salitreros, en vez de haber pretendido que el Estado los ayudara, debieron haber pedido el auxilio de la ciencia. Es verdad que última-

mente, desde el año pasado, se han hecho a este respecto algunos trabajos científicos, y que aún se han contratado dos técnicos alemanes para que estudien los mejores procedimientos químicos de elaboración del salitre; pero, este camino es largo y no dará resultados sino después de muchos años. Lo que debemos hacer hoy, es organizar técnicamente la industria salitrera, aprovechando los elementos que hay a la mano.

Se habla mucho de la situación difícil del salitre chileno y de los grandes progresos que ha alcanzado el salitre sintético, llegándose a decir que el costo de producción del abono artificial es inferior al costo de producción del salitre natural. Sin embargo, esta cuestión no es muy clara, fuera de que se confunde lastimosamente lo que es el nitrato de sodio y lo que es el sulfato de amonio. El nitrato de sodio sintético tiene hoy el mismo precio que el nitrato de sodio chileno; pero, el sulfato de amonio tiene una eficiencia mucho menor, y por eso es más barato. Voy a indicar cuál es la eficiencia de uno y de otro. Si al salitre de Chile se le supone una eficiencia del ciento por ciento, el salitre de Noruega, tendría noventa y uno por ciento; el sulfato de amonio, setenta y ocho por ciento; y la cianámidá de cal, sesenta y cinco por ciento. Sin embargo, en vista del progreso alcanzado por la industria del sulfato de amonio, se está creando una atmósfera de pesimismo en el país, que más que nada se debe a la exageración de las cualidades de ese producto.

En esta campaña de pesimismo que se ha hecho, se dice todo lo malo, pero lo bueno se oculta completamente; se calla lo que debía publicar la Asociación Salitrera en la prensa del mundo entero, a saber que el sulfato de amonio está siendo un fracaso. En efecto, en una reciente revista alemana se declara que el sulfato de amonio está esterilizando la tierra en aquel país, de modo que cuando se usa repetidas ocasiones sobre un terreno, éste no produce nada.

¿Cómo es posible que esta información no se aproveche para la propaganda del salitre? Hay que hacer presente las ventajas de nuestro producto, y decir que tanto el sulfato de amonio como el salitre sintético no dan el resultado inmediato que produce el salitre chileno.

Por lo demás, las ventajas del salitre chileno, los agricultores pueden apreciarlas mejor que nadie.

En las plantaciones de trigo, existe una plaga que tiene el nombre de ictericia, la cual se produce cuando el trigo se llueve mucho; entonces se pone amarillo, y por último se pierde. Pues bien, el único remedio que existe en el

mundo contra esta enfermedad del trigo, que es muy común, es el salitre chileno; ni el sulfato de amonio, ni el salitre sintético dan el mismo resultado, porque su asimilación es muy lenta. En cambio el salitre chileno, por un secreto de la naturaleza, tiene una asimilación inmediata, hace el efecto de una inyección, y es por eso que es el único remedio que existe. Esto he tenido yo ocasión de experimentarlo en una propiedad que cultivo; el trigo estaba completamente amarillo, se le aplicó el salitre y a los cuatro días cambió de color, tomando un verde oscuro mucho más intenso que el que tenía la parte de la plantación en que no se aplicó el salitre y no tenía la enfermedad.

Todas estas son cosas, como digo, que es necesario dar a conocer; desgraciadamente nuestra industria nunca ha tenido una propaganda científica; sólo ha habido una propaganda comercial que se ha limitado a repartir folletos, pero no es esa la manera de proceder, porque la propaganda se debe hacer por medio de personas que entienden en agricultura.

Actualmente, las plantaciones de algodón de los Estados Unidos están atacadas de una plaga cuyo único remedio es también el salitre chileno, y es por eso que el consumo de salitre ha aumentado tanto en aquel país.

El salitre tiene todavía otra ventaja: en los cultivos intensivos es necesario obtener la cosecha lo más temprano posible, a fin de poder sacar los mejores precios; la aplicación de nuestro salitre en tales casos da un éxito completo. Con el salitre sintético no se puede obtener semejante resultado; en cambio, con el salitre chileno se produce la vegetación con una rapidez muy grande.

Todas estas ventajas que he indicado, bastan por sí solas para demostrar la superioridad de nuestro salitre, aunque no se tomara en consideración que todavía no se puede producir el salitre sintético a precios inferiores al salitre chileno. Pero, si se tomara en consideración el valor de los capitales invertidos, resultaría un precio de costo muy superior para el salitre sintético que para el salitre chileno.

El señor ZANARTU (don Enrique).— Si me permite una interrupción el Honorable Senador, podría observarle que la firma alemana Badische Anilin, que viene fabricando abonos artificiales desde hace muchos años, aunque recibió subvenciones muy fuertes del Estado durante el curso de la guerra europea, cuando se habló últimamente de otorgarle franquicias aduaneras, declaró por boca de su Directorio que no necesitaba esa protección, ya que creía poder competir libre y ventajosamente con los

demás abonos artificiales, incluso el salitre de Chile. Digo esto, porque me sorprenden un poco las afirmaciones de mi honorable colega.

Se propicia la supresión de los derechos al salitre cara vez que sobreviene una crisis, pero yo soy de los que creen que no es ese el remedio. Desde luego, no sabemos cuál es el precio de producción del salitre sintético, de modo que la supresión de los derechos pudiera ser absolutamente inútil. En fin, sea lo que fuere, yo tengo el convencimiento de que la industria salitrera está atacada por un peligro muy grande.

El señor AZOCAR.—Yo no digo que la industria salitrera no esté amenazada en absoluto; pero no creo que ese peligro sea inmediato.

La crisis que experimenta actualmente la industria salitrera no debe atribuirse tanto al salitre sintético, pues la que se produjo el año 1917 fué igual a la actual, y entonces no podía hablarse de la competencia. En las crisis salitreras hay que tomar en cuenta muchos factores. En Estados Unidos, país donde se consume más o menos la mitad del salitre que se consume en el mundo entero, el cultivo del algodón, en el que se emplea principalmente, atraviesa en estos momentos por una gran crisis; hay un exceso de producción. Además, no debemos olvidar tampoco que la crisis financiera se hace sentir hoy día con caracteres más o menos agudos, en todos los países del mundo.

De manera que debemos considerar lo que está pasando en Estados Unidos, y principalmente en Europa, donde todo está trastornado, hasta la organización del crédito agrícola, que había alcanzado a un grado de perfeccionamiento envidiable; y como las ventas de salitre se hacen a base de ese crédito, resulta que, naturalmente, de todo eso tiene que resentirse nuestra industria salitrera, como se han resentido otras industrias en otros países.

Ahora, respecto del costo de producción del salitre sintético, de que tanto se habla, debo hacer presente que en la Sociedad Nacional de Minería se vienen celebrando reuniones en que se estudia lo relativo al salitre, a las cuales asisten los técnicos en la materia y los parlamentarios que se interesan por el problema, donde también se hizo la afirmación de que la industria salitrera está en gravísimo peligro. Por mi parte, hice presente que no era suficiente decir que existe ese peligro, sino que es necesario dar las razones y antecedentes que se tienen para afirmarlo, y entre esos antecedentes, uno que tiene importancia capital, como el costo de producción del salitre sintético, ¿lo conoce el Gobierno, lo conoce la Asociación de Productores?

No se conoce, señor Presidente, y me pa-

rece que ésta es la base y el punto esencial para la solución del problema de la competencia del salitre sintético al salitre chileno.

El señor ZANARTU (don Enrique).—Permítame Su Señoría una ligera interrupción.

Me parece evidente la existencia de ese peligro, porque hay un síntoma que lo demuestra claramente, y no es otro que el de la disminución del consumo de salitre chileno que en los años 13 y 14 llegó al 51 por ciento del consumo mundial, y que hoy sólo alcanza al 26 por ciento. A mi juicio, estos datos prueban de una manera fehaciente que la industria de los abonos similares progresa.

El señor AZOCAR.—Esas, son precisamente, las informaciones que se están vulgarizando, y contribuyen a perturbar el criterio, porque al dar esos datos no se toma en cuenta el aumento en el consumo mundial del ázoe.

El año 1903, el consumo mundial de salitre alcanzó al 62 por ciento.

El año 1913, el consumo mundial de salitre alcanzó a 54.7 por ciento.

El año 1914, al 52.6 por ciento.

El año 1915, a 33.6 por ciento.

El año 1916, alcanzó a 41.3 por ciento.

El año 1917, alcanzó al 33.4 por ciento.

El año 1918, alcanzó al 35 por ciento.

El año 1919, alcanzó al 30.7 por ciento.

El año 1920, alcanzó al 31.6 por ciento.

El año 1921, alcanzó al 32.3 por ciento.

El año 1922, alcanzó al 23.9 por ciento.

El año 1923, alcanzó al 32.2 por ciento.

El año 1924, alcanzó a 34.16 por ciento.

Pues bien, refiriéndose a esta situación, dice un estudio que tengo a la mano, lo siguiente:

“Por otra parte, refiriéndonos al cuadro anterior, es preciso tener en cuenta que el 62 por ciento que proporcionaba el salitre chileno en 1913, entendido en toneladas de producción, era de 1.429,150, y que el 32.2 por ciento de 1923 significaba en toneladas 2 millones 190,000. Puede ser que lleguemos a no contribuir sino con el 15 por ciento del consumo mundial de abonos; pero que este 15 por ciento equivalga a cinco millones de toneladas. No importa lo bajo del tanto por ciento si la cifra de toneladas es alta.”

“La Asociación no argumenta así. Usa sus cifras para aterrar al Gobierno y al público, a fin de conseguir la rebaja del impuesto, único ideal que sustenta para cortar toda traba.”

Ahora bien, señor Presidente, vemos que año por año aumenta el consumo mundial de ázoe, aumento que se estima en un 7 por ciento, lo que indica, naturalmente, que la industria salitrera tiene un porvenir claro y seguro. Debe

tenerse presente que el consumo mundial de ázoes de 250.000.000 de toneladas al año, de las cuales Chile produce 30.000.000.

El señor CONCHA (don Luis Enrique).—A mi juicio, los únicos que tienen miedo al salitre sintético somos los chilenos. En el último viaje que hice al Norte, pude ver que en la oficina Coysa, por ejemplo, los americanos están invirtiendo, en medio de la crisis que azota a la industria, una suma muy considerable de millones de pesos, lo que prueba, evidentemente, que no tienen temor alguno al auge del salitre sintético. ¿Por qué habríamos de tenerlo nosotros?

El señor AZOCAR.—Debido a este pesimismo, señor Presidente, la enorme riqueza, la riqueza más grande del mundo, que representa el salitre, está quedando casi completamente en manos de los extranjeros.

El capital chileno abandona esta industria y busca generalmente otras inversiones que suelen llevarlo al desastre. Más del 70 por ciento de la industria salitrera está en poder de extranjeros.

El señor NUÑEZ.—El 95 por ciento, señor Senador.

El señor AZOCAR.—Bien, el 95 por ciento está en poder de extranjeros, como dice Su Señoría, y mientras nosotros nos alarmamos ante el porvenir de la industria salitrera, vemos que el capital inglés tiene en ella más de un 60 por ciento, y que el capital yugoeslavo y el capital yankee se encuentran también representados en ella con un fuerte porcentaje.

Es digno de notarse que el pesimismo nuestro se manifiesta de un modo especial cada vez que se va a rematar terrenos salitrales. Es entonces cuando principalmente oímos decir que el salitre ha sido derrotado por los abonos sintéticos, que las oficinas se han cerrado o están próximas a cerrar sus puertas, etc., y este pesimismo viene a favorecer a los extranjeros, pues ellos son los que de ordinario rematan esos terrenos. No puede haber nada más sugestivo.

El consumo mundial de salitre desde el año 1909 al 1924, ha aumentado en un 50 por ciento. De manera que este antecedente, lejos de producir pesimismo, debiera darnos estímulo y esperanzas para el porvenir, porque el mundo está necesitando tanto salitre que nosotros no podemos ya abastecerlo.

“Cabe ahora preguntar—dice el conferencista que he citado—¿por qué razón no ha aumentado la industria chilena desde el año 1913, y por qué el consumo de salitre chileno en el mundo no ha aumentado desde ese año, a pesar de que el poder consumidor ha aumentado en 255

mil toneladas de nitrógeno, equivalente a 1 millón 500.000 toneladas de salitre chileno?

“Es porque se ha seguido una política de restricción de la producción chilena, política que resguarda solamente los intereses inmediatos de los productores, y se ha abandonado completamente a las industrias competidoras todo el campo proporcionado por el aumento en el consumo anual de nitrógeno.

“No es que el salitre chileno tenga propiedades inferiores a sus rivales; al contrario, es reconocido como muy superior en sus cualidades como abono.”

Aquí se da, como se ve, la razón del por qué no ha aumentado el consumo del salitre.

Nosotros decimos que tenemos el monopolio del salitre. Entre tanto, nunca lo hemos tenido. Hace veinte años, dijo el sabio Lefeuvre: “No tenemos el monopolio del ázoe en el mundo”. Sin embargo, como gran argumento para pedir la rebaja en el impuesto de exportación, decimos ahora que hemos perdido ese monopolio.

Para aumentar la exportación del salitre, es necesario llevarlo a todo el mundo a un precio que convenga a los agricultores. Yo he comprado salitre a treinta y cinco pesos el quintal. Para una cuadra se necesitan dos quintales, o sea setenta pesos de gasto.

Ahora bien, ¿cuál es el mayor rendimiento que ha producido?

En el trigo el mayor rendimiento es de 3 quintales por cuadra.

De modo que si me conviene usar el abono lo uso, y si no me conviene, no lo uso.

Es lo mismo que hacen todos los agricultores del mundo. Pero si a los agricultores les vamos a dar el salitre muy caro, no podrán usarlo en sus cultivos. Eso es precisamente lo que pasa. Y debe tenerse presente que si hay cosas que se pueden comprar al precio que se pide, hay otras, en cambio, que no se adquieren a ese precio, sencillamente por la competencia, por la rivalidad de los artículos similares. Hay que ver cómo un agricultor va a aplicar un abono caro, que le va a subir el costo de la producción del trigo, cuyo precio es hoy mundial. Es por esto que cuando escasea la producción en Europa, se lleva trigo indistintamente de América, de Australia o del Canadá.

Lo que debemos hacer nosotros es vender salitre a un precio internacional. ¿Y por qué no se ha vendido en esta forma? Porque los salitreros se han asociado para imponer un precio determinado al mundo entero, a pesar de que el salitre se produce a bajo precio, no obstante la falta de procedimientos modernos pa-

ra su elaboración y la mala organización de la Asociación.

Yo no me explico cómo en un país bien gobernado pueda existir una Combinación organizada en forma tan antieconómica. Y debo advertir que no soy enemigo de las asociaciones industriales. Todas las industrias, en estos momentos se están asociando, y esto es lo que se llama la solidaridad industrial. Y así hemos visto cómo Alemania progresó inmensamente antes de la guerra europea y cómo Estados Unidos debe su progreso a estas Asociaciones.

La industria salitrera debe asociarse; pero su organización actual debe modificarse, porque es antieconómica, puesto que no cumple con uno de los principios económicos establecidos en el mundo entero, cual es la **discriminación industrial**.

¿Y qué significa este principio? Significa que sólo pueden subsistir las industrias que producen a bajo costo.

Pero la Asociación Salitrera tiende a que la producción sea cara; y es así cómo vemos que existen oficinas que tienen malos terrenos, malas maquinarias y que, naturalmente, producen a costos altos, en forma que no pueden competir con las otras oficinas. A mi juicio, esas oficinas debieran eliminarse, desde el momento en que, por las condiciones que acabo de indicar, no pueden producir a bajo precio, al precio internacional que necesitamos en las actuales circunstancias para ir preparando la batalla que deberemos presentar a la industria sintética.

Es necesario, honorable Presidente, que nos convenzamos de que en todas las actividades económicas e industriales debe producirse al precio internacional.

Hay todavía muchos otros factores que obstaculizan la producción del salitre a un precio bajo, además de los procedimientos primitivos que se emplean en la industria salitrera.

Tenemos, desde luego, que existe en nuestra principal industria un parasitismo extranjero muy grande. El ochenta por ciento de la explotación se hace bajo el régimen de lo que se llama las agencias. Sobre este particular, he tenido ocasión de oír en Valparaíso que es mejor tener agencias salitreras que oficinas salitreras. Y en algunas compañías en que yo tenía participación tuve oportunidad de examinar las cuentas rendidas por las agencias respectivas. Y, francamente, es algo irritante. Recuerdo que un viejo y prestigioso comerciante porteño exclamaba al ver esas cuentas:

—¡Esto sólo lo puede resistir la industria salitrera!

Estas agencias cobran comisiones muy altas; y elevan, naturalmente, el costo de producción del salitre.

Ahora bien, señor Presidente, voy a decir dos palabras sobre la Asociación Salitrera. Esta Asociación se llama pomposamente de Productores de Salitre; pero no hay tal.

No es de productores, sino aparentemente. Es una Asociación que está dominada por los especuladores. Y como estos especuladores extienden sus tentáculos sobre la industria salitrera, la tienen actualmente asfixiada.

Esta es realmente la situación de nuestra principal industria.

¿Y cómo salir de semejante situación?

Va a ser difícil, señor Presidente, porque hasta la fecha ha habido en nuestro país una grande influencia de las casas comerciales inglesas y de la banca inglesa. Y esta combinación salitrera se mantiene únicamente para mantener el mercado en Inglaterra, para mantener el control de este mercado.

Y este control del mercado debe venir necesariamente a Chile.

¿Cómo podrá venir?

Creo que para evitarlo, se harán valer influencias muy grandes. Pero creo, al mismo tiempo, que nuestro Gobierno, en un problema de tanta trascendencia, en un problema de vida o muerte para nosotros, sabrá desentenderse de todas esas influencias, porque de la resolución que se dé a este problema dependerá que nosotros seamos o no ricos: ricos, con bienestar para todos, o pobres y que gravite la miseria sobre el país entero.

Por otra parte, señor Presidente, la Combinación Salitrera no se ha preocupado de los problemas técnicos ni tampoco de otro problema de fácil solución, en opinión de los técnicos e industriales. Como se sabe, el salitre se emplea, en primer lugar, en la agricultura y en segundo, en la química. Pues bien, para emplearlo en la química necesitamos un salitre refinado.

Actualmente, se produce salitre con una ley de un 95 o un 96 por ciento; pero muy impuro.

Según los técnicos, se puede producir al 98 y al 99 por ciento, como se necesita en la industria química.

Todos los técnicos dicen que el procedimiento Guggenheim va a producir salitre de 98 por ciento.

¿Qué significa esto? Que se puede tomar todo el mercado de la industria química, el cual consume quinientas mil toneladas de salitre y

que hoy prefiere el salitre de Noruega, a pesar de que es más caro. Estados Unidos trae de Noruega el salitre para las industrias químicas, porque es más limpio que el nuestro, y con el porcentaje que corresponde a la química. Nuestro salitre se presenta en cristales muy grandes y hay que reducirlo a cristales más pequeños. ¿Es éste un problema utópico? Los técnicos dicen que con un poco de estudio y buena voluntad se puede resolver.

Contemplando estos aspectos ventajosos de nuestro salitre, tenemos que mientras al sintético se le presenta un porvenir incierto por las contingencias de darse a conocer, mientras el salitre chileno ya está afianzado y puede presentar batalla a sus competidores artificiales en la más espléndida situación. Para ello necesitamos organizarnos, porque con nuestros elementos primitivos de elaboración y sistemas de venta, es indudable que seremos derrotados; de modo que así como nos aprovisionamos de todos los elementos modernos para una guerra, en esta lucha económica, que es la única guerra que puede sobrevenir, debemos tener también todos los elementos para alcanzar la victoria.

4.—COMISIONES PARA EL ESTUDIO DEL PROBLEMA SALITRERO

El señor Zañartu.—En una sesión anterior se acordó designar una Comisión para el estudio de la industria salitrera y otra serie de cosas importantes y después se acordó que esta Comisión invitara a las Comisiones similares de la otra Cámara para reunirse y hacer estos estudios conjuntamente. En ese acuerdo no se usó la expresión "Comisión Mixta", de manera que desearía saber si la Cámara entendió que esta Comisión tenía el carácter de mixta y, en consecuencia, si sus reuniones debían celebrarse con la concurrencia de los miembros designados por ambas Cámaras. En la otra Cámara no se ha entendido con claridad el carácter de esta Comisión y no se aceptó una solicitud para reunirse en Comisión Mixta.

Yo espero que para la próxima sesión el señor Secretario tendrá la bondad de traernos el texto del acuerdo.

El señor BARAHONA (Presidente).—En la próxima sesión se traerá la información a que alude Su Señoría.

El señor VIEL.—¿Ha llegado alguna invitación de la otra Cámara?

El señor BARAHONA (Presidente).—No, señor Senador.

5.—SITUACION DE LA INDUSTRIA SALITRERA

El señor Zañartu.—Quiero, señor Presidente, decir unas cuantas palabras sobre el interesante tema tratado por nuestro honorable colega el señor Azócar.

Siempre será nuevo y útil referirse a la cuestión salitrera.

Yo creo que hay un poco de confusión respecto a las distintas fases que abarca el problema salitrero. Una de las más importantes es la relativa al abaratamiento de la producción, problema que parece no había impresionado mayormente a los productores de salitre, que nunca creyeron en el peligro de los competidores europeos.

No estoy de acuerdo en la manera de considerar este aspecto, con mi honorable colega el señor Azócar, y no creo que haya conveniencia en ocultar el peligro.

Creo, por el contrario, que el daño grande que se ha hecho al país es haberlo ocultado al principio. Nuestros técnicos en Europa, entre ellos el señor Bertrand, tampoco creían en 1910 en este peligro; pero más tarde, el señor Bertrand se colgó de la campana de alarma e hizo conocer nuestra situación. No se le creyó y aun se interpretó su alarma como falta de patriotismo. Esta es mala política; es preferible conocer todos los términos del problema.

Frente al problema de la producción se encuentra otro que ha sido para mí una de las causas de nuestra desgracia salitrera: la organización comercial.

Pocos de mis honorables colegas habrán ocupado más la atención de la Cámara que el que habla en estas cuestiones. Recuerdo haber atacado duramente al "pool", institución que si hoy no existe será siempre un peligro. Mientras haya salitre en Europa se mantendrán los precios altos, porque habrá interesados en que los precios no bajen hasta liquidar esos stocks.

Si desde el principio, el Gobierno hubiese intervenido enérgicamente, evitando que se fijaran altos precios a nuestro salitre, el competidor europeo no habría llegado tan pronto a ser un rival para nuestra industria. El Gobierno, desgraciadamente, creyó que la política de "dejar hacer dejar pasar" era el mejor camino y dejó a la industria salitrera que se organizara sola. Esta no se fijó en el porvenir...

El señor HIDALGO.—Esa es la escuela liberal...

El señor Zañartu.—La escuela económica liberal que es absurda. En la época moderna se considera que esta escuela solo lleva a la ruina de los países. Fue así como se desarrolló

vigorosamente el competidor de nuestro salitre.

Este es un problema tan complejo que no puede considerarse con ánimo ligero. Otro vacío lamentable es el absoluto desconocimiento por parte del Gobierno de las reservas salitreras que tiene. El origen del salitre artificial arranca de este desconocimiento.

Un delegado fiscal declaró que sólo quedaba salitre para veinticinco o cuarenta años y con esta declaración los químicos llegaron a la conclusión de que el mundo iba a sufrir hambre acabándose el salitre chileno y nació de aquí una industria nueva destinada a salvar del hambre a la humanidad, emprendiéndose una verdadera cruzada para encontrar el sustituto de nuestro salitre.

Naturalmente, la industria y el producto nacieron en forma defectuosa; pero ahora esa industria ha progresado y el producto es un competidor formidable que ha desplazado de muchos mercados nuevos a nuestros abono natural, y nos amenaza con una competencia terrible. Nosotros que teníamos mercado casi seguro para nuestro producto, nos encontramos ahora con que está reducido a un porcentaje bastante pequeño que también perderemos si no hacemos algo efectivo y eficaz por mantenerlo.

Por estos motivos no he querido perder esta oportunidad para decir que es muy conveniente aquello de que nos tranquilicemos, de que miremos el problema con serenidad, porque reconocemos que el pesimismo no trae nada bueno; pero tampoco es conveniente que nos dejemos estar en una ciega confianza que es altamente perjudicial. Lo probable es que si no modificamos los procedimientos de explotación y de venta, nuestra industria se arruine.

El mundo quiere, necesita, mucho más ázoe que el que ahora consume. El ázoe, en realidad, es pan, y cabe preguntarse: ¿cuándo se agotará la demanda de pan en el mundo? Pero, de bien poco nos servirá a nosotros la mayor demanda si no somos los que vamos a satisfacerla y a recoger sus beneficios.

Lo lógico sería que se hiciera desaparecer la competencia entre nuestro salitre y el producto artificial. Posiblemente de la unión de las ventas del salitre artificial y del salitre chileno obtendríamos inmensas ventajas, con lo que aseguraríamos el porvenir de la industria. Lo importante sería ahora buscar soluciones aceptables y concretas. Creo a este respecto, como el honorable señor Azócar, que ya va siendo tiempo de que el Gobierno y el Congreso se encarguen de dar forma a esa solución concreta.

No nos contentemos con hacer la crítica

lo que existe en la pampa; de los métodos de elaboración de propaganda y de venta del salitre. ¿Con qué vamos a sustituir todo esto? La propaganda actual, por ejemplo, no va a ser fácil modificarla sin cambiar sustancialmente la forma de venta del salitre. Hoy están convencidos todos los países de que necesitan salitre y, como es natural, lo piden al que hace la propaganda; pero éste dice: "No tengo el artículo".

Esto ocurrió cuando desde China se pidió nuestro abono al señor Bertrand, quién tuvo que contestar: "pídanlo a Gibbs", y como esta firma no quiso vender salitre a los chinos, ellos, con razón, se preguntaban: "¿a qué ha venido entonces el señor Bertrand?".

Dentro de los elementos de que disponía, la propaganda que hacía el señor Bertrand era excelente: pero un propagandista que no vende el artículo que recomienda, aparece como un charlatán cualquiera o como un técnico que se pierde en disquisiciones científicas sobre las inmejorables cualidades del artículo que ofrece, pero que no dispone de medios para proporcionarlo al consumidor.

Todo esto está probando que se trata de un problema que el Gobierno debe estudiar a fondo y darle una solución amplia. No nos limitemos a hacer la crítica de lo que tenemos; indiquemos, repito, la manera de reemplazarlo.

Está perturbando a todos la idea de si se reducirán o no los derechos de exportación, y yo declaro, de acuerdo en esto, con la opinión del señor Sloman, un gran productor salitrero, que no deseo que se reduzcan esos derechos, y que lo que hay que hacer es modificar los métodos de venta. ¿Cómo ha de de ser posible que el Congreso acepte semejante idea antes de corregir defectos que son fundamentales?

Al estudiar a fondo este problema hay que proceder francamente, sin suspicacia alguna. Para terminar, declaro que si el Gobierno no presentara luego un proyecto definido sobre esta materia, faltaría a un deber primordial.

El señor BARAHONA (Presidente).—Tiene la palabra el honorable señor Núñez Morgado; pero como ha llegado el término de la primera hora, Su Señoría podría quedar con ella para la sesión próxima, con el asentimiento de la Sala.

Acordado.

El señor NUÑEZ.—Agradezco mucho al Senado esta gracia que me concede.

Ascensos en el Ejército

El señor SECRETARIO.—Han llegado a la Mesa dos informes de la Comisión de Ejército y Marina recaídos en los mensajes de Su Excelen-

cia el Presidente de la República, en que pide el acuerdo del Senado para conferir el grado de General de División a los Generales de Brigada señores Francisco Lagréze y Francisco J. Díaz.

Redacción definitiva del Proyecto sobre protección a la Industria Siderúrgica

El señor BARAHONA (Presidente). — De acuerdo con el artículo 73 del Reglamento, corresponde nombrar una Comisión que revise la redacción definitiva del proyecto sobre primas a la industria siderúrgica.

Me permito proponer al Senado como miembros de dicho Comisión, a los honorables Senadores señores: Trucco, Yrarrázaval y Concha don Aquiles.

Si no se hace observación, quedaría designada esta Comisión.

Acordado.

No habiendo otro asunto de qué tratar, se suspende la sesión.

Se suspendió la sesión.

SEGUNDA HORA

8.—REORGANIZACION DEL CONSEJO ADMINISTRATIVO DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

El señor BARAHONA (Presidente).—Continúa la sesión.

Corresponde seguir ocupándose del proyecto que reorganiza el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles del Estado, conjuntamente con las indicaciones pendientes.

El señor SECRETARIO.—En la última sesión en que se trató de este proyecto, quedó pendiente la discusión del artículo nuevo propuesto por el honorable señor Yrarrázaval en sesión de 13 de Julio, que dice: "Artículo... El Consejo que crea el decreto-ley N.º 342, no tiene atribución alguna en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, y ésta queda exonerada de la obligación que dicho decreto-ley le impone", conjuntamente con una modificación formulada por el honorable señor Trucco, para darle a este artículo la siguiente redacción: "Artículo... El Consejo de Vías de Comunicación creado por decreto-ley número 342 no tiene atribución alguna en la Administración de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, y servirá, sólo a título meramente informativo, como asesor del Gobierno, para los efectos de la supervigilancia que a éste le encomienda el artículo 1.º de la ley de Administración de los ferrocarriles del Estado.

"El aporte de los Ferrocarriles del Estado al Fondo General de Ferrocarriles no excederá

de medio centésimo de centavo por unidad de tráfico."

El señor BARAHONA (Presidente).—Ofrezco la palabra.

El señor MAZA.—En realidad, honorable Presidente, no voy a tratar de la indicación formulada por el honorable Senador por Coquimbo ni de la modificación hecha por el honorable señor Trucco. Yo quiero plantear una cuestión previa, que en la sesión anterior, y al tratarse de este mismo proyecto, la planteé también, con motivo de una indicación formulada por el Senador por Talca, honorable señor Silva, pues creo que la indicación formulada por el honorable señor Yrarrázaval puede ser objeto de las mismas objeciones que hice en la sesión anterior, contra aquella indicación, es decir que se ha formulado en la discusión particular de este proyecto una indicación que versa sobre un asunto enteramente ajeno a lo que ha sido materia de la discusión general del mismo.

Creo que me bastará hacer un breve recuerdo para que el Honorable Senado llegue a la misma conclusión a que yo arribé.

En la sesión anterior manifestaba que ya en la Cámara de Diputados, al promoverse un asunto análogo, se había acordado inmediatamente modificar el Reglamento, a fin de que no se repitieran faltas de esta naturaleza con respecto al orden en que debe hacerse la discusión de una ley y a la materia que ella contiene, y no se hagan confusiones de distintas materias en una misma ley. Y parecía que el Senado encontró fundada la indicación que hice, puesto que acordó recomendar a la Comisión de Reglamento que propiciara una modificación análoga a la acordada por la Cámara de Diputados.

En vista de esas observaciones, el honorable señor Silva retiró su indicación y no sé por qué me asiste la misma esperanza con respecto al honorable señor Yrarrázaval.

Recordará el Honorable Senado que cuando se inició la discusión de la moción de los honorables señores Ópaño y Trucco, el honorable señor Urrejola hizo atinadas y extensas observaciones sobre la ley general de los Ferrocarriles, y señaló algunos de los puntos que, a su juicio, deberían modificarse en un estudio completo sobre esta materia. Después de interesantes observaciones del señor Senador, lo rebatió uno de los autores de la moción, el honorable señor Trucco, quien manifestó al Senado que no se trataba, ni había la intención, de hacer una reforma más a fondo del decreto-ley sobre ferrocarriles, sino que simplemente se trataba de modificar la formación del Consejo, para solucionar una cuestión de hecho que se había producido, y completar el Consejo, que estaba incompleto.

El Gobierno, agregó el señor Senador, sólo esperaba la resolución del Congreso para integrar el Consejo de los Ferrocarriles.

Paso ahora, señor Presidente, a leer aquí parte de lo que manifestó el honorable señor Trucco en la sesión del 6 de Julio último. Dijo así el señor Senador:

"El señor Urrejola se ha extendido en diversas consideraciones relativas a la ley que ha organizado la Inspección Superior de los Ferrocarriles del Estado; ha analizado también algunas disposiciones que dicen relación con las jubilaciones y que modifican las leyes por las cuales se rige la Empresa, que, a juicio de Su Señoría, deben ser derogadas o modificadas.

"Sabe la Honorable Cámara que ha sido nombrada una Comisión Mixta, compuesta de Senadores y Diputados a fin de someterle el estudio de esta legislación y el señor Opazo, en compañía del que habla, creyeron que, siendo este estudio un trabajo complicado que se prolongará bastante tiempo, convenía, mientras tanto, regularizar una situación de hecho, porque ocurre que se encuentran vacantes dos puestos de Consejeros de los Ferrocarriles, que no se pueden proveer, debido a que el Presidente de la República espera el pronunciamiento del Senado acerca de la reforma propuesta, en cuanto a la constitución del Consejo.

"Nos ha parecido que había urgencia en proveer estos puestos y por eso no hemos querido esperar el pronunciamiento de la Comisión Mixta para presentar el proyecto que el Senado conoce".

Y más adelante agregaba el honorable señor Trucco:

"En suma, el honorable Senador señor Opazo y el que habla han estimado que había cierta urgencia y conveniencia en que el Honorable Senado se pronunciara sobre la reforma que hemos presentado, proyecto que es muy sencillo y que creíamos no suscitara dificultades; sin perjuicio, naturalmente, que se estudiaran y discutieran en su oportunidad, con mayor detenimiento, todas las modificaciones que se propusieran al aludido decreto-ley".

Después de estas palabras, pronunciadas, como he dicho, en la sesión del 6 de Julio último, continuó la discusión general del proyecto en la sesión siguiente. Habló el señor Ministro de Ferrocarriles y refiriéndose a la modificación de los artículos 5.º y 7.º del decreto-ley número 695, de Octubre de 1925, hizo extensas consideraciones acerca de la inconveniencia de que cualquiera de las dos ramas del Congreso tuviera representación en un Consejo meramente administrativo.

Y en estas condiciones y con estos antece-

dentos, se aprobó en general la moción de los señores Trucco y Opazo.

De modo, pues, honorable Presidente, que al discutirse la moción aprobada en general, sólo se consideró la idea de modificar los artículos 5.º y 7.º del citado decreto-ley de Octubre de 1925, que se refieren a la constitución del Consejo de Administración de los Ferrocarriles del Estado.

En la sesión en que fué aprobado en general el proyecto, que fué la de 13 de Julio último, volvió a tener en el debate el señor Urrejola; y me refiero a lo que dijo Su Señoría, porque, de una frase de su discurso, se desprende, a mi juicio, que el honorable Senador estaba de acuerdo en que la aprobación general de este proyecto, importaba exclusivamente modificar la composición del Consejo, siendo de advertir que Su Señoría se había referido en sus observaciones a otros puntos.

"Además, — dijo el señor Urrejola, — el proyecto sometido a la consideración del Senado versa sobre uno de los puntos importantes que yo auspiciaba, o sea, el de devolver al Congreso la intervención que antes tenía en la designación de algunos miembros del Consejo Directivo".

Y más adelante agregó:

"De ahí que yo haya aceptado en general el proyecto presentado por los señores Trucco y Opazo: me propongo formular una indicación. . . etc."

Entrándose a la discusión particular, al tratarse del artículo 1.º, pidió la palabra el honorable Senador por Coquimbo, señor Yrarrázaval, y se extendió en consideraciones sobre la supervigilancia que el Consejo General de Vías de Comunicaciones tiene sobre los Ferrocarriles, y propuso una indicación que el Senado estimó conveniente consultar en un artículo separado, para que la idea que consultaba quedara clara. Al terminar el señor Senador dijo, — y creo manifestar claramente los propósitos del orador, — que estaba de acuerdo en el sentido de que la materia consultada en su indicación era ajena a la de que trataba el artículo 1.º que estaba en discusión".

"No deseo extenderme en mayores consideraciones, — dijo el señor Yrarrázaval, — porque quizá algunos señores Senadores encuentren que mis observaciones están un poco fuera del artículo en debate; pero creo que este decreto ley a que me he venido refiriendo es de la mayor importancia y que deben fijar en él su atención los honorables colegas que estudian esta clase de decretos".

El honorable Senador se refería, indudablemente, a la Comisión Mixta Revisora de los decretos-leyes. Terminó el señor Senador formulan-

do indicación para que se agregara el siguiente artículo:

"El Consejo que crea el decreto ley N.º 342, no tiene atribución alguna en la administración de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, y ésta queda exonerada de las obligaciones que el citado decreto 342 le impone".

Después de ésto, ningún señor Senador volvió a tocar en la discusión de este proyecto la cuestión planteada por el honorable señor Yrarrázaval. La discusión posterior que hubo sobre una materia análoga versó únicamente sobre la indicación de los honorables Senadores señores Trucco y Opazo.

Si yo hubiera estado en el momento en que el honorable señor Yrarrázaval formuló esta indicación, habría hecho, por cierto, las observaciones que sobre el particular me ha oído el honorable Senado, en sesión anterior, y parte de las que está oyendo en este momento, en que se discute otra vez la indicación de Su Señoría.

Acabo de dar lectura a lo que dijo el honorable señor Yrarrázaval, y de ello se deduce que Su Señoría reconoce que la materia que desea consultar en un artículo de esta ley es completamente ajena a la que fué objeto de la discusión general de este proyecto.

Si la moción presentada por los honorables señores Senadores Trucco, Opazo y Smitmans hubiera contenido una idea análoga, ésta habría tenido que ser objeto de informe de la Comisión de Obras Públicas y Vías de Comunicación; la cual habría tenido que estudiar el decreto-ley N.º 342, a que hace referencia el honorable señor Yrarrázaval, e informar al Senado sobre la conveniencia o inconveniencia que pueda haber en mantener la supervigilancia del Gobierno sobre la administración de los Ferrocarriles del Estado, por medio del Consejo de Vías de Comunicaciones, o en otra forma, es decir, habría tenido que entrar a estudiar a fondo una cuestión que el Senado no puede resolver en estos momentos.

Estoy cierto de que la inmensa mayoría de los honorables Senadores no conocen las disposiciones de este decreto-ley, no están impuestos de su alcance, ni conocen las propias disposiciones que el honorable Senador por Coquimbo desea modificar; pues no dudo de que para que podamos resolver en conciencia, como tenemos que hacerlo en todo caso, en un asunto de esta naturaleza, tendríamos que estudiar a fondo ese decreto-ley, para así apreciar la conveniencia o inconveniencia de la cuestión que nos ha planteado el honorable señor Yrarrázaval.

Otro aspecto que presenta esta indicación, es la siguiente: el decreto-ley 342 está en estudio

en la Comisión Mixta y un señor Senador ha formulado interesantes observaciones sobre él. Y yo digo, si en vista de las observaciones que ha formulado en contra de ese decreto-ley el honorable señor Urrejola, dominara en la Comisión el mismo pensamiento que ha tenido este señor Senador, la Comisión tendría que proponer la derogación de ese decreto-ley; de manera que si en esta ley nos referimos a él, podría llegar un momento en que se presentará una situación bastante curiosa, cual es, que una ley en vigencia se refiriera a un decreto-ley derogado.

Creo que esta no es la forma regular en que debe trabajar el Honorable Senado.

No me pronuncio sobre la conveniencia o inconveniencia de la medida que se propone; si debe continuar o no el debate sobre la indicación que se ha formulado; tampoco me pronuncio sobre la conveniencia o inconveniencia de mantener la supervigilancia del Estado sobre la Administración de los Ferrocarriles, por medio de un Consejo Especial, por medio de Inspectores Especiales o de otra manera, porque éste es un estudio que posteriormente debe hacer la Comisión Mixta Revisora de los Decretos-Leyes, o la respectiva Comisión del Senado, o bien el Senado mismo, con cabal conocimiento de la materia; me limito a manifestar que considero anormal que en la discusión particular de un proyecto que tiene un fin determinado se pretenda incluir un artículo que se refiere a una materia enteramente desligada del verdadero objeto del proyecto en discusión, que viene a resolver, sin estudio del Senado, las modificaciones que haya que hacer al decreto-ley que está pendiente del estudio de la Comisión Mixta.

Yo tenía entendido que el propósito del Senado, al aceptar el nombramiento de una Comisión Mixta Revisora de los Decretos-Leyes, tenía el propósito de ir estudiando regularmente todas las leyes dictadas durante el período revolucionario, e ir las aprobando, modificando o derogando, según fuera la conveniencia de mantener sus disposiciones; de manera que no comprendo la precipitación, ni las razones especiales de urgencia que puedan existir, para intercalar en este proyecto de ley que se refiere a la constitución del Consejo de la Empresa de los Ferrocarriles, una modificación de trascendencia a un decreto-ley que a mi juicio, requiere un estudio muy detenido.

¿Podrían los honorables Senadores, sin conocer ese decreto-ley, y sin que haya sido estudiado e informado por la respectiva Comisión del Senado, juzgar en conciencia si conviene o no modificar, en la forma que se propone, ese decreto-ley, por mucha fe, por mucho honor que se rinda a la palabra y conocimientos del honorable Senador por Coquimbo?

El honorable señor Trucco ha modificado la indicación formulada por el señor Yrarrázaval en forma que altera algo más, el referido decreto-ley, en lo relativo al aporte de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para contribuir con algunos fondos al mantenimiento del Consejo de Vías de Comunicaciones; que el honorable señor Yrarrázaval propone suprimir, mientras que el honorable señor Trucco, indica fijar en una proporción menor.

¿Estamos capacitados para juzgar si debe mantenerse o no la contribución que señala el decreto-ley 342, si debe disminuirse en la proporción que indica el honorable señor Trucco, si debe disminuirse en distinta proporción, o si debe suprimirse? Por mi parte, declaro, señor Presidente, que no estoy capacitado en absoluto para resolver este punto, y que necesitaría conocer un informe de la Comisión Revisora de los Decretos-leyes para pronunciarme sobre el particular, o me vería obligado a estudiar la materia individualmente; y creo que en la misma situación se encuentra casi la totalidad de los honorables Senadores.

¿Es conveniente o inconveniente que un Consejo Especial tenga la supervigilancia que corresponde al Gobierno, y que esa supervigilancia se haga por intermedio de ese Consejo? Esta es una cuestión. ¿Es conveniente o inconveniente que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado esté contribuyendo al mantenimiento de un Consejo Especial? Esta es otra cuestión. ¿Es conveniente para la buena marcha de la propia Empresa de los Ferrocarriles del Estado que exista este Consejo? Otra cuestión. ¿Es conveniente que ese Consejo se mantenga para supervigilar únicamente los ferrocarriles particulares y que no tenga la supervigilancia que ahora le corresponde, según el decreto-ley 342, sobre la Empresa de los Ferrocarriles? Esta es otra cuestión. Y si siguiera analizando con más detalles este asunto, podría hacer ver que hay una serie de materias que no podemos resolver de buenas a primera, en un momento, sin prolongar indefinidamente este debate y sin vernos obligados a enviar este asunto nuevamente a Comisión.

Tengo antecedentes para poder asegurar al Senado, si esta indicación continuara discutiéndose, que la Dirección de los Ferrocarriles estima que es conveniente la forma de fiscalización que está establecida, y podría leer un documento que así lo acredita.

No sé si las empresas particulares estén o no de acuerdo en esta supervigilancia; no sé si crean más conveniente una fiscalización por medio de Inspectores que se nombren exproceso, en deter-

minadas ocasiones, con lo cual no se seguiría una política determinada en asuntos ferroviarios, como se mantiene ahora por medio de un Consejo estable, porque sobre este particular no tenemos una declaración oficial, como ya la tengo en sentido favorable de la Dirección de los Ferrocarriles del Estado. Allí se reconoce que, aún cuando es autónoma la Empresa de los Ferrocarriles, siempre son fondos del Estado los que en ella se invierten, de manera que se reconoce justo que el Gobierno la fiscalice; en cambio, en los ferrocarriles particulares, sus directores tienen un interés distinto del que puede inspirar a la Dirección de los Ferrocarriles del Estado, puesto que ellos sólo deben mirar por sus propios intereses, el de sus accionistas, los intereses pecuniarios que representan, y, naturalmente, no podemos saber si consideran conveniente o no la fiscalización tal como hoy se ejerce.

Pero nosotros no debemos mirar eso, sino lo que sea conveniente para el buen servicio público, y dentro de esta idea, si conviene o no mantener la supervigilancia que hoy tiene el Estado sobre los ferrocarriles particulares.

Todas éstas son cuestiones que me vienen a la mente de ligera y que me hacen suponer que el Honorable Senado no está capacitado para resolver en un momento al discutir un proyecto que sólo tiene por objeto fijar el número de miembros del Consejo para el solo propósito de ver cuántos consejeros habrán en la Administración de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, cómo van a ser nombrados y cuánto van a ganar.

El artículo 1.º de la Ley Orgánica de los Ferrocarriles dice que el Gobierno ejercerá cierta supervigilancia sobre los Ferrocarriles. Otro artículo de la ley indica la forma en que debe hacerse esa supervigilancia.

Si llegamos a revisar esa ley, entonces creo que será el momento oportuno de ver si se mantiene o no el Consejo de Vías y Obras, y la forma cómo se hará la supervigilancia que se encomienda al Gobierno.

En estas condiciones, y para el caso de que mi honorable colega, en cuyo buen criterio yo siempre he confiado, persista en mantener la indicación que ha formulado, me veo obligado a pedir que el proyecto vuelva a Comisión, para que informe sobre los puntos a que me he referido. Dejo, pues, formulada indicación en ese sentido.

El señor BARAHONA (Presidente). — Si no hay inconveniente por parte de la Sala, se pondría inmediatamente en votación la indicación que acaba de formular el honorable señor Maza.

El señor MAZA. — No he pedido votación inmediata, señor Presidente.

El señor YRARRAZAVAL. — Antes de manifestar si retiro o no la indicación que he tenido el honor de formular, voy a dar las razones que tuve presente al presentarla, y para creer que era concordante con la materia en debate.

El proyecto de ley que nos encontramos discutiendo, tiene por objeto modificar algunas de las disposiciones del decreto-ley número 695, de 17 de Octubre de 1925, y cuyo principal objetivo es establecer que la administración superior de los Ferrocarriles del Estado corresponderá a un Consejo de Administración que se compondrá de tales y cuales miembros.

Ahora bien, señor Presidente, seis meses antes de dictarse el citado decreto-ley, se había creado, por el decreto-ley N.º 342, de fecha 13 de Mayo de 1925, otro organismo, denominado Inspección Superior de Ferrocarriles.

Cuando presenté la indicación a que se ha referido el honorable señor Maza, en la sesión del 13 de Julio, hice notar la inutilidad de la discusión en que nos encontrábamos, para establecer la composición del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles, por cuanto se mantenía la Inspección Superior, con todas las facultades que le fueron conferidas en el decreto-ley N.º 342, para tener ingerencia en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Por eso, yo creí oportuno manifestar en aquel momento que si estábamos modificando el Consejo que tiene a su cargo la administración superior de los Ferrocarriles del Estado, debiera establecerse claramente que el Consejo de Vías de Comunicación no tendrá ninguna intervención en la administración de los Ferrocarriles del Estado.

Agregué que en el citado decreto-ley que creó el Consejo de Vías de Comunicación, había diversas disposiciones que, a mi juicio, merecían observaciones, pero, reconociendo que ese momento no era apropiado para entrar a modificarlas, me limité a expresar que recomendaba a la Comisión especial Revisora de los decretos-leyes el estudio de este asunto, a fin de procurar que se hagan las reformas que se estime más convenientes para los intereses del Estado.

Añadí, señor Presidente, que me parecía necesario, imprescindible, que el Gobierno contara siempre con la Inspección de los Ferrocarriles particulares; dotada de tantos elementos cuantos fueran necesarios para que la supervigilancia que le corresponde, se haga con la mayor eficiencia posible. Añadí también que si la cuota con que contribuían los ferrocarriles particulares no era suficiente para mantener ese servicio, debía aumentarse en cuanto fuere necesario.

Insistí en que me parecía un contra sentido que existiera una Inspección Superior con tres o

cuatro empleados públicos de gran renta, con dos representantes del Consejo de Administración de los Ferrocarriles del Estado, con dos representantes de las empresas de ferrocarriles particulares, con un representante de la Asociación de Productores de Salitre, con un miembro de la Sociedad de Fomento Fabril, con un miembro de la Sociedad Nacional de Agricultura, con un miembro de la Sociedad Nacional de Minería, con un miembro de sociedad obrera con más de veinte años de existencia legal, y que este Consejo tuviera la supervigilancia, y, en realidad, de acuerdo con algunas de sus atribuciones, la administración superior de los Ferrocarriles del Estado, puesto que podría intervenir en la fijación de las tarifas, salarios y de muchos otros detalles en que tiene intervención.

En consecuencia, me limité a pedir que se estableciera claramente que el Consejo Superior de los Ferrocarriles del Estado fuera realmente lo que debía ser, y que no hubiera un Consejo Superior de los Ferrocarriles del Estado que tuviera intervención por sobre aquél. Mi indicación no iba más allá.

Como consecuencia lógica, si los Ferrocarriles del Estado estaban contribuyendo con sumas más o menos considerables al mantenimiento de aquel servicio, era justo exonerarlos de aquel pago, si se suprimía esta super-administración, que, como dije, había sido creada por un decreto-ley que tenía fecha seis meses anterior al que creó el Consejo Superior.

Como se ve, la situación era perfectamente clara; y si alguna duda quedaba para producir el convencimiento de que era oportuna mi indicación, ella quedó disipada con la opinión tan respetable de nuestro honorable colega el señor Trucco, quien ha reconocido la conveniencia de que el Consejo de administración de los ferrocarriles no esté supeditado por este Consejo de Vías de Comunicaciones; agregando algo que no es necesario decir: que cuando el Gobierno quiera ejercitar un acto de supervigilancia en los ferrocarriles, tendrá que hacerlo por intermedio del Consejo de Vías de Comunicaciones.

El honorable Senador señor Trucco ha creído conveniente y oportuno mantener la cuota con que los Ferrocarriles del Estado contribuyen al sostenimiento del Consejo de Vías, pero sin que ello importe en forma alguna que esta corporación tenga ingerencia en la Empresa.

El señor BARAHONA (Presidente). — La única cuestión previa que ha formulado en sus observaciones el honorable señor Maza, es la de volver el proyecto a Comisión, para los fines que ha indicado.

En consecuencia, le corresponde al Senado

pronunciarse sobre la primera idea de esta indicación.

El señor MAZA. — No tengo inconveniente para que este punto que he planteado, se estudie con más latitud, sin votarlo inmediatamente.

El único propósito que persigo es que el Honorable Senado adopte sus resoluciones con completo y cabal conocimiento del alcance de ellas; así, por ejemplo, que si mañana se trata de modificar el decreto-ley que creó el Consejo de Obras y Vías de Comunicación, no tengamos también que modificar la ley que va a dictarse, y que estamos discutiendo.

Paso a referirme a dos puntos a que aludió el honorable señor Yrarrázaval.

Ha hecho Su Señoría especial hincapié en que el decreto-ley que creó el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles del Estado es seis meses posterior al que creó el Consejo de Vías de Comunicaciones, cuyas facultades de supervigilancia sobre el servicio de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado no fueron modificadas por el segundo decreto-ley en cuestión.

Se trata, pues, de dos leyes diversas, que se refieren a materias también diversas, aún cuando haya entre ellas un punto de contacto, dictadas en épocas muy separadas; el último decreto-ley lleva las firmas de los señores Barros Borgoño y García Castelblanco.

El señor YRARRAZAVAL. — Efectivamente, fueron dictados esos decretos-leyes hasta por distintos Gobiernos.

El señor MAZA. — Según esto, no comprendo qué importancia pueda tener ese hecho de que uno de los decretos-leyes a que se hace referencia seas seis meses posterior al otro, si no se refieren ambos a una misma materia.

Otra observación hecha por el honorable Senador por Coquímbo, señor Yrarrázaval, es la relativa a que el decreto-ley que creó el Consejo de Obras y Vías de Comunicación da a éste atribuciones administrativas. Yo entiendo que no, señor Presidente; creo que el Consejo de Vías y Obras no tiene otro objeto que el de ser un organismo informativo del Gobierno, cuando éste quiere ejercer supervigilancia en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, pero un organismo permanente y capaz, y no como las comisiones transitorias e incompetentes que se nombraban antes.

Sabe el honorable Senador mejor que yo, que antes se nombraban comisiones especiales para ejercitar determinados actos de supervigilancia; mientras que ahora hay un servicio permanente de supervigilancia en todos los Ferrocarriles, a objeto de desarrollar una política ferroviaria en el país conveniente para el público y para el Estado.

El señor BARAHONA (Presidente). — Solicito el asentimiento del Senado para que se resuelva si el proyecto vuelve en estudio a la Comisión respectiva.

El señor SALAS ROMO. — ¡Pero si nadie lo ha pedido!

El señor SANCHEZ G. de la H. — Previamente habría que cerrar el debate.

El señor BARAHONA (Presidente). — El honorable señor Maza ha solicitado que la indicación formulada por el honorable señor Yrarrázaval vaya a Comisión.

El señor MAZA. — Yo he solicitado que el proyecto vaya a Comisión, pero no he pedido que se vote inmediatamente, porque no quiero festinar el debate.

Si el honorable señor Yrarrázaval retirara la indicación que ha formulado, en la presente sesión, terminaría la discusión del proyecto en debate y mañana probablemente tendríamos dos Consejeros más de la Empresa de los Ferrocarriles; pero si Su Señoría mantiene su indicación, como parece que la mantiene, habrá que discutirla conjuntamente con la mía, y en el curso del debate el Senado se formará criterio respecto del sentido en que debe votar; que creo no puede ser otro que el de estimar que no se encuentra suficientemente capacitado para modificar en forma incidental una ley de efectos permanentes.

El señor BARAHONA (Presidente). — Me he permitido insinuar que se vote inmediatamente la indicación formulada por el honorable señor Maza, con el deseo de ahorrar una discusión que resultaría inútil si se acordara después volver el proyecto a Comisión, porque en este caso la presente discusión no tendría objeto.

Como no hay acuerdo para votar, se discutirán conjuntamente las indicaciones de los honorables Senadores señores Yrarrázaval y Maza.

El señor URREJOLA. — Por mi parte, deseo refutar algunas de las observaciones recientemente expuestas por el honorable señor Maza.

Su Señoría, con el propósito de pintar la situación a que se ha referido el honorable señor Yrarrázaval, como enteramente ajena a la cuestión en debate, cual es la reorganización del Consejo de los Ferrocarriles, ha querido manifestar al mismo tiempo que el decreto-ley dictado por el Ministro señor García Castelblanco, en Diciembre del 25, seis meses después del decreto-ley sobre el régimen de los Ferrocarriles no ha sido afectado en forma alguna que permita relacionar con él la indicación formulada por el honorable señor Yrarrázaval.

Yo quiero demostrar que esta indicación es pertinente, porque se refiere exclusivamente a

las facultades del Consejo de los Ferrocarriles y el decreto-ley número 695 tiene modificaciones muy sustanciales que afectan a las facultades del Consejo y que se las da al Consejo de Vías y Comunicaciones.

Voy a leer los números 4.º y 5.º del artículo 8.º del decreto-ley dictado por los señores Barros Borgoño y García Castelblanco. Dice el artículo 8.º: "Corresponde al Consejo de Administración:

"4.º La aprobación de las tarifas y sus modificaciones, que se someterán al Consejo de Administración."

De manera que no puede el Consejo resolver nada sin tener la aprobación del Consejo Superior de Vías y Comunicaciones. Esto va a ser derogado con la indicación del honorable señor Yrarrázaval.

"5.º La aprobación de los itinerarios de los trenes y el establecimiento o supresión de estaciones o paraderos, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a la Inspección Superior de Ferrocarriles."

Esta es una disposición deprimente para el Consejo de los Ferrocarriles. Pierde la autoridad que le daba la ley del año 14, pues este número 5.º le quita hasta la facultad de resolver una cuestión de itinerario. Como se ve, no es válida ninguna resolución del Consejo de los Ferrocarriles si no la aprueba previamente el Consejo de Vías y Comunicaciones.

Como no quiero prolongar el debate, doy por terminadas mis observaciones.

El señor TRUCCO.—Voy a decir muy pocas palabras, señor Presidente.

En realidad, cuando hacía las primeras observaciones el honorable señor Yrarrázaval respecto de las facultades que concede el decreto-ley número 342 al Consejo de Vías y Comunicaciones, se extendió Su Señoría en consideraciones para demostrar la inconveniencia de esto en ciertos casos; y por eso manifesté la opinión de que la materia a que se refería Su Señoría era un poco ajena al proyecto en debate. Pero el señor Senador concretó después sus observaciones en una indicación que se refiere a las mayores o menores atribuciones que tiene el Consejo de los Ferrocarriles según la legislación revolucionaria; lo cual se refiere, evidentemente a la materia del proyecto que está en discusión.

De manera que, en verdad, podía haber aquí perfectamente una indicación destinada a precisar las facultades del Consejo de los Ferrocarriles del Estado; como también podría consultarse una idea análoga en la ley que mo-

dificara el decreto-ley que creó el Consejo de Vías y Obras.

Si ese mismo inciso se colocaba en la Ley de Ferrocarriles, hablando del Consejo Superior de Administración de los Ferrocarriles del Estado, se dirá que este Consejo no tendrá inferioridad sobre el Consejo de Vías de Comunicaciones. Esto es todo.

El señor MAZA.—Ya que Su Señoría es tan amable y va a pasar a otra materia, ¿me permitiría una pregunta?

La moción de Su Señoría que hemos discutido, ¿tendía a variar la legislación sobre las atribuciones del Consejo o sobre su constitución misma? Todavía más. Cuando Su señoría redactaba su moción, ¿se le pasó siquiera por la mente la idea de alterar las atribuciones del Consejo?

Con esta sola pregunta queda perfectamente en claro la cuestión, a mi juicio.

El señor ECHENIQUE.—Pero todos los días ocurre que se agregan nuevas ideas a los proyectos durante su discusión en las Cámaras.

El señor TRUCCO.—No tengo ningún inconveniente, contestando la pregunta del honorable Senador, en decir que, en realidad, cuando discutimos la modificación del Consejo de los Ferrocarriles no pensé ni por un instante ir más allá; pero si se me hubiera ocurrido esta subordinación en que podía encontrarse y se encuentra de hecho la administración superior de los Ferrocarriles, quizás hubiera consultado una idea análoga a la que ha propuesto el honorable señor Yrarrázaval.

El señor YRARRAZAVAL.— El honorable señor Trucco hacía presente en el preámbulo del proyecto de ley con que presenta su moción que "Hay ventaja, asimismo, en que el Consejo así constituido, tenga una amplia autonomía, para lo cual no se divisan los inconvenientes, si en él se encuentran representadas la fiscalización superior del Congreso y la del Ejecutivo, encargados de cuidar de los intereses nacionales, y defendidos con personeros especiales los intereses del público que se sirve del ferrocarril."

De manera que el pensamiento de Su Señoría era crear un Consejo que no estuviera supeditado por nada ni nadie.

El señor MAZA.—¿Y tiene algo sobre sí? Sólo el Gobierno.

El señor TRUCCO.—Eso es precisamente lo que iba a manifestar.

Al principio se pretendió modificar con esta moción lo menos posible la ley de Ferrocarriles en vigencia, reorganizando la constitución del Consejo de la Empresa de los Ferrocarriles, que era muy defectuosa.

Si se hubiera creído que el Consejo de Vías

y Obras pudiera restar algunas atribuciones al Consejo de la Empresa, probablemente yo mismo, en la primitiva moción, habría introducido algunas modificaciones. El Consejo de Vías y Obras creado por decreto-ley 342 tiene por principal objeto fiscalizar los ferrocarriles particulares; y desde el primer momento yo manifesté que no consideraba conveniente que este Consejo viniera a restarle atribuciones al Consejo Superior de los Ferrocarriles del Estado, y, por consiguiente, su responsabilidad.

He sostenido siempre que la mejor manera de administrar los Ferrocarriles del Estado es dotar al Consejo Superior de Administración de todas las facultades necesarias para que también tenga toda la responsabilidad que le corresponde.

La verdad es que el Consejo de Vías y Obras en el hecho, ha seguido esta misma política que he insinuado, pues no ha intervenido para nada en la Administración de los Ferrocarriles del Estado; de manera que no habrá necesidad de innovar en esta materia, si bien en derecho aquel Consejo tiene la facultad y aun el deber de intervenir en esa Empresa.

No quiero entrar en mayores detalles, pero en el hecho el Consejo de Vías y Obras tiene cierta intervención en los asuntos de administración para aceptar o no ciertos tipos de máquinas, ciertos tipos de obras, itinerarios, y otros asuntos que propiamente son de administración; pero como he dicho, no ha intervenido, con el propósito de mantener la autonomía de la Empresa.

Como ahora se ha creado un nuevo Consejo que será nombrado por algunos Poderes Públicos, no creo conveniente mantener ni aún en el papel esta duplicidad de atribuciones y facultades.

Voy a decir todavía algo más. La indicación del señor Yrarrázaval, modificada por la mía es aceptada por la Inspección Superior de los Ferrocarriles particulares. No podría hacer la misma afirmación respecto del monto de la suma que debe aportar la Empresa de los Ferrocarriles para el Consejo de Vías y Obras. Este era de opinión de fijar una cuota ascendente a un centésimo de centavo por unidad de tráfico, pero me ha parecido suficiente medio centésimo de centavo por unidad de tráfico; lo que representa de ochenta a ochenta y cinco mil pesos anuales.

En la actualidad la Empresa de los Ferrocarriles del Estado debe contribuir con 250 mil pesos a 270 mil pesos; podría dar cifras precisas porque tengo en mi poder el presupuesto de la Empresa, pero no creo necesario hacerlo.

De manera que, salvo este detalle, no creo que ni la propia Inspección Superior de Ferrocarriles tuviera ningún inconveniente en aceptar esta indicación, porque, en el hecho, las atribuciones dadas por el decreto-ley 342, no han sido ejercidas por esta oficina, y hay conveniencia, evidentemente, en que el Consejo de los Ferrocarriles del Estado no sea supeditado, en materia de administración, por ningún otro Consejo. Vuelvo a decir, en el día de hoy no se ejercen esas facultades administrativas; pero, ¿y mañana? La Inspección Superior puede ejercer esa fiscalización, y entonces se producirían choques entre dos organismos importantes del Estado.

Todavía hay otra ventaja admitiendo esta indicación desde luego, no vamos a entrar demasiado al estudio del decreto-ley 342; porque, si así lo hiciéramos, quién sabe si nos viéramos obligados a ir más lejos modificando la constitución del Consejo de Vías y Comunicaciones y sus atribuciones sobre los ferrocarriles particulares; que yo estimo justas y convenientes.

Ahora, me refiero en esa indicación a algo, como muy bien decía el honorable señor Yrarrázaval, que tal vez no habría inconveniente en consignarlo.

Según la ley orgánica de los Ferrocarriles, el Estado tiene la supervigilancia de ellos, y para ejercer esta supervigilancia se necesita de un técnico, un ingeniero o un contador. Antes se ejercía esta fiscalización por medio de inspectores nombrados ad-hoc; pero, yo creo que es inmensamente mejor que el Estado, cuando supervigile la marcha de los Ferrocarriles, se entienda con este organismo serio, que seguirá una política de cierta continuidad en materia de Ferrocarriles.

Por eso, en mi indicación decía eso, y aunque ello no es estrictamente necesario, hay conveniencia en que la ley diga que el Gobierno deberá ejercer esta supervigilancia por medio de este cuerpo serio, que va a mantener cierta continuidad de doctrina; y a fin de ligar más al Estado con la Empresa, es conveniente que contribuya a los gastos del Consejo de Vías en una forma módica, como es el medio centésimo de centavo por unidad de tráfico.

El señor ZANARTU. — Yo habría deseado que esto se votara en la presente sesión, como había pedido un señor Senador; pero tengo la absoluta seguridad de que no va a terminar hoy el debate, y es por eso que quiero decir unas pocas palabras.

En realidad, lamento no haber tenido tiempo de estudiar a fondo la constitución de este

Consejo de Vías y Comunicaciones; pero las razones que se han dado en pro de su mantenimiento no me hacen fuerza alguna. He tenido en otra época la desgracia de ser Ministro de Obras Públicas y Ferrocarriles, y parece que mis honorables colegas creen que los Ferrocarriles particulares han estado absolutamente descuidados por parte del Gobierno antes de la creación de dicho Consejo.

Esto es perfectamente inexacto, porque, como lo han dicho muy bien algunos honorables Senadores, ha habido una oficina de control que ha estado a cargo, primero, del señor Blanquier, y después del señor Mardones, quienes desempeñaban las funciones de supervigilancia que correspondían al Gobierno.

Si alguna vez estas funciones no han sido desempeñadas en forma eficiente, no se ha debido a la falta de un Consejo, sino a la falta de legislación sobre ferrocarriles particulares que pusieran en manos del Gobierno los elementos necesarios para imponer su voluntad.

Así ha ocurrido, por ejemplo, que un ferrocarril salitrero ha podido fijar tarifas que el Gobierno no aceptaba y, a pesar de esto, ese ferrocarril particular las implantaba, porque, como el Gobierno para impedirlo no habría podido hacer otra cosa que detener su marcha, jamás se atrevió a adoptar esa medida, porque ella habría significado paralizar las oficinas servidas por el ferrocarril, con todos los inconvenientes de la desocupación de los obreros y demás que ella significaba; en suma, era una medida demasiado grave.

De modo que la vigilancia ha existido siempre, y, lo que ha faltado, como he dicho, han sido los medios de hacerla efectiva. No se parta, pues, de la base de que este Consejo va a vigilar mejor.

En mi opinión, tratándose de tan altos intereses, como son los de los ferrocarriles particulares, cuyas influencias indirectas — no digo que sean influencias directas — pueden llegar a muchas personas, la constitución de un Consejo permanente de fiscalización, me parece profundamente perjudicial.

Supongamos, por ejemplo, que el ferrocarril de Tarapacá, que ha tenido tan altos gestores...

El señor HIDALGO.—¿Gestores?

El señor ZAÑARTU.—...gestores, señor Senador, en un momento dado pide que se le

autorice para subir sus tarifas; la Inspección de los Ferrocarriles cree que eso no debe hacerse, y el asunto va a un Consejo, donde se discute largamente la cuestión, y donde se resuelve en uno o en otro sentido la petición. Temo que la influencia que tendrán los salitreros en estos casos sea enorme, y por eso me parece preferible que la responsabilidad debe asumirla un solo hombre, que responde de sus resoluciones ante el país.

No sé si mañana pueda votar en contra de lo que hoy sostengo, si las razones que se dan en un memorial que trata de esto, y que tengo a la mano, me convencen; pero, ahora, con el conocimiento antiguo que tengo de este servicio, estoy inclinado a votar en contra del Consejo que se propone mantener.

Uno de mis honorables colegas me dice que es necesario que modernice mis conocimientos; pero, como se iba a votar esto antes de tener el tiempo de modernizarlos, he querido ocupar los minutos que quedaban de sesión a fin de que la discusión quedara pendiente hasta mañana, día en que volveré modernizado.

El señor BARAHONA (Presidente).—Si no hay inconveniente por parte de Sala, se dará por cerrado el debate sobre las indicaciones de los señores Yrarrázaval, Trucco y Maza.

El señor JARAMILLO.—Hay oposición, señor Presidente.

El señor BARAHONA (Presidente).—Quedará pendiente el debate.

TABLA DE FÁCIL DESPACHO

El señor BARAHONA (Presidente).—Solicito el asentimiento del Honorable Senado para agregar a la tabla de fácil despacho el proyecto enviado por la Cámara de Diputados, que propone modificaciones a la ley de Organización y Atribuciones de los Tribunales y al Código de Procedimiento Civil.

SESION SECRETA

El señor BARAHONA (Presidente).—Queda así acordado.

Se va a constituir la Sala en sesión secreta.

SESION SECRETA

Se constituyó la Sala en sesión secreta.

Julio Gormaz C.
Redactor.