

Sesión 11.a extraordinaria en 29 de Marzo de 1926

PRESIDENCIA DEL SEÑOR OYARZUN

SUMARIO

A indicación del señor Presidente, se da preferencia y aprueba un proyecto sobre separación del Tesorero Fiscal de La Unión.— El señor Echenique solicita la cuenta de inversión de 1924.— El señor Lyon se ocupa de política portuaria.— El señor Marambio se refiere a la Caja de Auxilios prodamnificados del terremoto de 1922.— El señor Trucco trata sobre el problema portuario.— Se reintegran varias Comisiones permanentes.— Se suspende la sesión.— A segunda hora se trata de la renuncia del Secretario de Comisiones, señor Novoa, y es aceptada.— Se trata del proyecto sobre Reglamento del Senado.— Se levanta la sesión.

ASISTENCIA

Asistieron los señores:

| | |
|----------------------|-------------------------|
| Azócar, Guillermo | Medina, Remigio |
| Barahona, Rafael | Ochagavía, Silvestre. |
| Barros E., Alfredo | Oyarzún, Enrique |
| Barros J., Guillermo | Rivera, Augusto |
| Bórquez Alfonso | Salas Romo, Luis |
| Cariola, Luis A. | Schurmann, Carlos |
| Concha, Aquiles | Silva C., Romualdo |
| Concha, Luis E. | Smitsmans, Augusto |
| Echenique, Joaquín | Trucco, Manuel |
| Gatica, Abraham | Urzúa, Oscar |
| Gutiérrez, Artemio | Valencia, Absalón |
| Hidalgo, Manuel | Vial Infante, Alberto |
| Lyon Peña, Arturo | Vidal Garcés, Francisco |
| Marambio, Nicolás | Yrarrázaval, Joaquín |
| Maza, José | |

ACTA APROBADA

SESION 9.a EXTRAORDINARIA EN 22 DEL
MARZO DE 1926

Asistieron los señores: Oyarzún, Barahona, Azócar, Barros Errázuriz, Barros Jara, Cariola, Concha don Luis Enrique, Echenique, Gatica, González, Gutiérrez, Hidalgo, Lyon Peña, Marambio, Maza, Ochagavía, Rivera, Salas Romo, Sánchez, Schurmann, Silva Cortés, Silva don Matías, Trucco, Urzúa, Valencia, Vial, Vidal e Yrarrázaval.

El señor Presidente da por aprobada el acta de la sesión 7.a en 16 del actual, que no ha sido observada.

El acta de la sesión 8.a queda en Secretaría a disposición de los señores Senadores hasta la sesión próxima, para su aprobación.

Se da cuenta, después, de los siguientes negocios:

Oficios

Uno de la Comisión de Presupuestos en que comunica haber procedido a constituirse designando como Presidente al señor don Joaquín Echenique.

Otro de la Comisión de Gobierno en que comunica que ha procedido a constituirse, designando como Presidente al señor don Augusto Rivera Parga.

Otro de la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia, en que comunica que ha

precedido a constituirse designando como Presidente al señor don Alberto Cabero.

Se mandaron archivar.

Entrando a los incidentes, el honorable Senador señor Sánchez, hace algunas observaciones con motivo de las formuladas en sesión anterior por el honorable Senador señor Barahona, sobre política portuaria en lo que se refiere a las necesidades de atender al desarrollo y desenvolvimiento del puerto de Valparaíso.

El señor Lyon llama la atención a que las dos primeras de las peticiones dirigidas al Gobierno por el señor Barahona, han sido más combatidas, y sin embargo, cree que estudiándolas con serenidad, pueden ser aplicadas sin causar daño alguno al puerto de San Antonio.

El señor Urzúa llama la atención del señor Ministro de Hacienda a la necesidad de que el Gobierno adopte alguna medida para aplazar la fecha en que debe entrar en vigor la Ley Kemmerer sobre régimen bancario, a fin de que puedan hacerse algunas modificaciones que es urgente introducir en ella, amoldándola a nuestras prácticas comerciales.

Usa también de la palabra en este incidente el honorable Senador señor Maza.

El señor Silva Cortés hace presente a la Sala que la Comisión Especial encargada de estudiar el proyecto de Reglamento, no ha alcanzado a poner término a su labor, le faltan todavía algunos títulos que despachar, por lo que insinúa al honorable Senado la conveniencia de suspender por las sesiones de la presente semana, la disposición de este proyecto, a fin de que la Comisión pueda terminar su estudio.

Hace presente que en el seno de la Comisión se han producido dos cuestiones que, a su juicio, debe resolver el Senado: una relativa a los incidentes y la otra al tiempo que debe destinarse a la tabla de fácil despacho.

A fin de que dichas cuestiones puedan

ser consultadas a la Sala, pasa a la Mesa el siguiente cuestionario:

Primer punto.—¿Habrán incidentes sólo en las sesiones ordinarias o en todas las sesiones, con excepción de las especiales?

Segundo punto.—¿Se destinarán 30 minutos o sólo 15 para la tabla de fácil despacho?

Llama también la atención el señor Senador a la conveniencia de que la Mesa del Senado se ponga de acuerdo con la Mesa de la Cámara de Diputados para buscar una solución armónica que permita una discusión razonada de los Presupuestos dividiendo el plazo constitucional de la discusión, para una y otra rama del Congreso.

Refiriéndose en seguida a otro orden de ideas manifiesta su opinión en el sentido de que es absolutamente necesario proceder con prudencia y energía a la revisión de todos los decretos leyes dictados por los Gobiernos revolucionarios.

Se dan por terminados los incidentes.

Entrando a la orden del día, el señor Vice-Presidente, pone en discusión los puntos de carácter reglamentario a que se ha referido el señor Silva Cortés.

Usan de la palabra los señores Maza, Concha don Luis, Salas Romo y Urzúa.

Cerrado el debate se procede a la votación.

El señor Vice-Presidente hace presente a la Sala que el voto afirmativo significará que se aceptan los incidentes en las sesiones ordinarias y extraordinarias, con sólo excepción de las especiales, y que el voto negativo, la aceptación de los incidentes en todas las sesiones.

Tomada la votación resultan 22 votos por la afirmativa y 3 por la negativa.

En consecuencia, queda acordado que habrá incidentes en las sesiones ordinarias y extraordinarias, con sólo excepción de las especiales.

Al votarse el segundo punto, el señor Vice-Presidente manifiesta que el voto afirmativo significa que se fija en 15 minutos el

tiempo destinado a la tabla de asuntos de fácil despacho y el voto negativo, en media hora.

Tomada la votación, resultan 21 votos por la afirmativa, 3 por la negativa y 1 abstención.

En consecuencia, queda acordado que sea de 15 minutos en cada sesión, el tiempo destinado a la tabla de asuntos de fácil despacho.

A insinuación del señor Vice-Presidente, se acuerda suspender las sesiones hasta el Lunes próximo, a fin de dar tiempo a la Comisión Especial para que termine el estudio del Reglamento.

Se levanta la sesión.

CUENTA

Se dió cuenta:

1.º Del siguiente mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República:

Conciudadanos del Senado:

El Tesorero Fiscal de La Unión, don Alfredo Latorre Blest, ha defraudado al Fisco en una suma considerable, según consta de los antecedentes adjuntos.

Procede, en consecuencia, destituir de su cargo al referido funcionario, y en conformidad a lo dispuesto en el número 8.º del artículo 72 de la Constitución Política, vengo en solicitar del Honorable Senado el acuerdo necesario para este efecto.

Santiago, 23 de Marzo de 1926.—Emiliano Figueroa.— Jorge Silva Somarriva.

2.º De los siguientes oficios del Pro-Secretario y Tesorero del Honorable Senado:

Honorable Senado:

En cumplimiento de lo dispuesto en el inciso 2.º del artículo 124 del Reglamento, tengo el honor de presentar las cuentas de la Tesorería del Senado, correspondientes al año 1924, a fin de que, previo el informe reglamentario de la Comisión de Policía Interior, podáis pronunciaros acerca de ellas.

Los gastos efectuados por la Tesorería del Senado durante el año 1924, y cuya inversión se detalla en el cuadro adjunto, ascienden a seiscientos cincuenta y seis mil quinientos ochenta y seis pesos diez y seis centavos (\$ 656,586.16).

Excusado es decir que todos ellos fueron autorizados por la Comisión de Policía Interior, a excepción del pago de los sueldos del último cuatrimestre, que fué autorizado por el Ministerio del Interior, según se me comunicó por oficio N.º 1522, de fecha 24 de Octubre de ese mismo año.

Además de esto, el año 1923 terminó con un déficit de treinta y siete mil quinientos cuarenta y nueve pesos veintinueve centavos (\$ 37,549.29), como consta de las cuentas aprobadas del año referido.

Ahora bien, la Tesorería del Senado sólo recibió, a virtud de los decretos de ese Ministerio números 1042, de 11 de Abril; 2681, de 8 de Agosto, y 3714, de 24 de Octubre de 1924, la suma total de cuatrocientos setenta mil pesos (\$ 470,000), que fué la consignada en los ítems números 56, 57, 58, 59 y 72 de la Partida 1.ª del Presupuesto del Interior para 1924, deducida la cantidad de sesenta mil pesos (\$ 60,000) que el Ministerio destinó a otros gastos urgentes de ese Departamento de Estado.

Esta suma de cuatrocientos setenta mil pesos, restada del total que representan los gastos de 1924, y el déficit del año anterior, da una diferencia de doscientos veinticuatro mil ciento treinta y cinco pesos cuarenta y cinco centavos (\$ 224,235.45).

Es precisamente el saldo al Debe de la cuenta corriente con el Banco de Chile en 31 de Diciembre de 1924.

Este saldo siguió incrementándose con los intereses respectivos hasta que se dictó por el Ministerio del Interior el decreto número 3057, de 17 de Junio de 1925, que ordenó pagar al Banco la suma total de los \$ 224,135.45 y \$ 8,573.22 por los referidos intereses.

Pero como el Banco pudo conseguir que le pagasen esta cantidad en las fechas 6 y 28 de Enero del presente año, resultó que se produjeron nuevos intereses en la cuenta, y, como Usía podrá verlo por el documento adjunto, liquidada esta cuenta en la fecha prudencial del 30 de Junio del presente año, se adeudará entonces al Banco de Chile dieciséis mil cuatrocientos cuatro pesos ochenta y seis centavos (\$ 16,404.86).

Además, del año 1924, quedaron adeudándose las siguientes cuentas:

| | |
|--|---------------|
| Al diario "La Nación" por el Boletín de Sesiones del período extraordinario que comenzó el 4 de Febrero y terminó el 31 de Mayo de 1924. | \$ 7,295.50 |
| Al mismo diario por el Boletín de Sesiones del período ordinario que comenzó el 1.º de Junio y terminó el 11 de Setiembre de 1924. | 28,482.50 |
| Al mismo diario, por publicación de sesiones del mes de Setiembre. | 5,787.04 |
| Al diario "El Mercurio" por la publicación de las sesiones en los meses de Junio, Julio, Agosto y Setiembre. | 76,412.60 |
| A la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, por coches y trenes para Comisiones Senatoriales | 18,414.70 |
| A la Casa Muzard y Compañía, por dos estantes para la sala del Presidente y una mesa para los taquígrafos. | 11,000.00 |
| Total. | \$ 147,392.34 |

De la cuenta de "La Nación" deben, sin embargo, deducirse \$ 900, que corresponden a la encuadernación de doscientos tomos de Boletines de Sesiones que dicho diario consideró en ella, pero, en definitiva, no ejecutó.

Por lo tanto, el verdadero total de estas cantidades es de \$ 146,492.34.

En realidad, estas cuentas fueron reconocidas por el Ministerio del Interior, el cual ordenó pagarlas por los decretos N.ºs 3307, de 30 de Junio de 1925 (las cinco primeras), y 1295, de 31 de Marzo de 1925 (la última). Pero ninguno de estos decretos pudo ser pagado, por haber sido ambos representados y no haber insistido el Gobierno en su tramitación.

En consecuencia, queda pendiente el pago de esta suma, y del saldo en contra del Banco de Chile, o sea, un total de ciento sesenta y dos mil ochocientos noventa y siete pesos veintidós centavos (\$ 162,897.20).

Esta situación se ha producido por no haberse consignado en el presupuesto las sumas que eran indispensables y que se habían pedido en su verdadero monto a la Comisión Mixta, por oficio del señor Presidente del Senado N.º 34, de 24 de Junio de 1924.

Dios guarde a Vuestra Excelencia. — José María Cifuentes, Pro-Secretario.

Honorable Senado:

En cumplimiento de lo dispuesto en el inciso 2.º del artículo 124 del Reglamento, tengo el honor de presentar las cuentas de la Tesorería del Senado, correspondientes al año 1925, a fin de que, previo el informe reglamentario de la Comisión de Policía Interior, podáis pronunciaros acerca de ellas.

El Ministerio del Interior, por decreto número 552, de fecha 25 de Abril del año próximo pasado, puso a disposición de esta Tesorería los fondos consignados en los ítems 60, 62, 63, 64 y 65 del respectivo presupuesto.

En ese decreto hubo, sin embargo, un pequeño error, pues, a cargo del ítem 62 sólo ordenó entregar \$ 22,500, cuando en realidad ese ítem consigna \$ 22,560.

Así, pues, los fondos entregados por la Tesorería Fiscal, son los siguientes:

| | |
|--|---------------|
| Item 60. Para gastos generales de Secretaría, adquisición de uniformes y calzado, pago servidumbre, teléfonos, luz y otros gastos. | \$ 80,000.00 |
| Item 62. Para pagar al personal de planta de la Redacción de la Cámara de Senadores una gratificación por el servicio de publicación de sesiones en la prensa. | 22,500.00 |
| Item 63. Encargado de los servicios eléctricos del Senado. | 5,400.00 |
| Item 64. Un portero auxiliar. | 4,590.00 |
| Item 65. Un ascensorista. | 1,920.00 |
| Total. | \$ 114,410.00 |

Además de esta suma, el Tesorero que suscribe obtuvo que la Caja de Retiro de Empleados Públicos, que por disposición del Go-

bierno funcionó durante algunos meses en las oficinas del Senado, le abonase \$ 1,800 por las once que suministró a su personal durante ese tiempo.

Agregando esta suma a la anterior, resulta un total disponible de \$ 116,210.

El total de gastos es el siguiente:

| | |
|-------------------------------|--------------|
| Con cargo al ítem 60. | \$ 65,728.45 |
| Con cargo al ítem 62. | 25,560.00 |
| Con cargo al ítem 63. | 5,400.00 |
| Con cargo al ítem 64. | 4,590.00 |
| Con cargo al ítem 65. | 1,920.00 |

| | |
|----------------------------|---------------|
| Total de gastos. | \$ 100,198.45 |
| Han sobrado, pues. | 16,011.45 |

Debo advertir que una parte de los gastos generales, se ha debido al pago de cuentas pendientes del año 1924, y al funcionamiento en el local del Senado de la institución a que me he referido más arriba.

Acompaño al presente oficio el detalle de la inversión de los fondos en que aparecen agrupadas las partidas del libro diario, en los diferentes capítulos de gastos.

Dios guarde a Vuestra Excelencia.— José María Cifuentes, Pro-secretario.

3.º De una nota del Secretario de Comisiones de esta Cámara, don Manuel Novoa, con que presenta su renuncia del referido cargo por haber sido nombrado Director de la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas.

SEPARACION DE UN TESORERO FISCAL

El señor OYARZUN (Presidente).—El señor Ministro de Hacienda me ha pedido que solicite del Senado la exención del trámite de Comisión del mensaje sobre separación del Tesorero Fiscal de La Unión, y que se destinen a este asunto algunos minutos de la segunda hora de la presente sesión.

Si no hubiera inconveniente, quedaría así acordado.

Acordado.

CUENTA DE INVERSION

El señor ECHENIQUE.—¿Se ha presentado la Cuenta de Inversión del año 1925?

El señor SECRETARIO.—No ha llegado, señor Senador.

El señor ECHENIQUE.—Sería conveniente solicitar la del año 1924.

El señor OYARZUN (Presidente).—Así se hará, señor Senador.

POLITICA PORTUARIA

El señor LYON. — En la sesión pasada, cuando hice uso de la palabra sobre la cuestión portuaria, cometí un error que ahora deseo corregir.

Dije entonces que toda desviación de cargo del puerto de San Antonio al de Valparaíso significaba una ganancia directa para este último. Hay en esto una equivocación.

Yo había recibido esta información por varios conductos, y la confirmé en una oficina pública, donde se me dijo que esto constaba en la ley de 9 de Junio de 1921. El día que hablé sobre este asunto no consulté, previamente, por falta de tiempo, la referida ley; pero después de la sesión tuve oportunidad de leerla y descubrí que había sido mal informado, pues dice que la administración del puerto de San Antonio puede disponer, no de las entradas del puerto en beneficio propio, sino de las ganancias que se obtengan por la venta de terrenos fiscales.

Por consiguiente, esas desviaciones de carga del puerto de San Antonio al de Valparaíso no significan una ganancia directa para este último, sino sólo una ganancia indirecta.

CAJA DE AUXILIOS PRO-DAMNIFICADOS DEL TERREMOTO DE 1922

El señor MARAMBIO.—En Noviembre de 1922 un terremoto asoló la provincia de Atacama y parte de la de Coquimbo.

Las naciones extranjeras y buena parte de los habitantes del país acudieron presurosos con su óbolo para aminorar en algo siquiera los males que causó ese fenómeno sísmico. El Gobierno, por su parte, cumpliendo un deber elemental también concurrió en alguna forma a aminorar los daños sufridos por los habitantes de esas provincias, y aunque las medidas tomadas no han sido de gran eficacia, impulsó en el Congreso la dictación de una ley que creó una Caja de Auxilios, ley dictada algunos meses después, el 18 de Mayo de 1923, y que se conoce con el nombre de "Ley Lyon", por-

que fué precisamente nuestro honorable colega quien presentó un proyecto que sirvió de base para la discusión de la ley que despachó el Congreso.

Esa ley, como he dicho, creó una Caja de Auxilios, con un capital de tres y medio millones de pesos y con facultad de emitir bonos hasta por la suma de quince millones de pesos destinados a proporcionar recursos a los propietarios damnificados de esas provincias a fin de que pudieran reconstruir sus predios o repararlos, según el caso.

Se encargó de la realización de este proyecto a la Caja de Crédito Hipotecario, conforme a los reglamentos de esa institución.

Estas operaciones, en el caso angustioso de que se trataba, requerían que se las realizara con la mayor rapidez posible dentro de lo razonable.

No se trataba de operaciones normales, sino más bien de una obra de beneficencia o de humanidad para los habitantes de aquellas provincias que quedaron viviendo entre escombros.

De manera que esas medidas debieron tener por condición esencial la rapidez, ya que iban dirigidas a remediar daños de tal magnitud y de consecuencias tan dolorosas como la carencia de habitaciones y de abrigo.

Es concebible la demora en la tramitación de las solicitudes de los damnificados en los primeros meses que siguieron a la catástrofe y a la dictación de la ley, por el cúmulo de ellas que debía atender la Caja de Auxilios. Esa demora pudo ser de algunos meses, pero en ningún caso de un año, de dos, de tres y aún indefinidamente. Y sin embargo, señor Presidente, eso es lo que está aconteciendo: el terremoto fué en 1922 y hay buen número de solicitudes de auxilio, perfectamente justificadas, documentadas, que no se despachan aún en 1926.

Esto parecerá increíble pero es la dolorosa y triste realidad.

Todos los damnificados que tenían derecho a los auxilios de la Ley Lyon, los solicitaron oportunamente, pero son relativamente bien pocos los que han sido atendidos.

De ahí que después de cuatro años haya aun gente que vive, como ya lo he dicho, entre los escombros de sus hogares.

Francamente, los habitantes de esas pro-

vincias han dado prueba de una mansedumbre evangélica, de la cual no hay derecho a abusar. Es urgente atender a solucionar, una vez por todas esa situación que no puede ni debe prolongarse.

El honorable señor Azócar llamaba, hace poco la atención del Senado hacia la demora que sufren las tramitaciones en las oficinas de la Caja Hipotecaria, y sobre los perjuicios que esa demora ocasionaba; y yo digo: si hay grave daño en la demora de tramitaciones que sólo afectan a negocios entre parte, ¿de qué cuantía no serán los perjuicios por la demora en esta clase de solicitudes que deben ir a salvar de una situación de angustia a los damnificados de aquel terremoto que dejó sin hogar a miles de personas, y para los cuales los poderes públicos creyeron justo dictar una ley de especial protección!...

La Caja Hipotecaria ha enviado a aquellas provincias arquitectos, abogados, técnicos, empleados, mucha gente, toda muy bien rentada; pero el dinero para los damnificados no ha llegado todavía. Puedo citar el caso del departamento de Freirina, de donde han venido más de cincuenta solicitudes de préstamos. Mis honorables colegas supondrán que en los cuatro años que van corridos desde el terremoto, se habrán despachado unas treinta, unas veinte, unas diez, unas cinco solicitudes siquiera... Pues bien, señor Presidente, no se ha despachado una sola!

El honorable señor Maza nos manifestaba hace poco que el retardo en el despacho de las solicitudes en la Caja Hipotecaria se debía, generalmente, a los propios interesados; pero ese argumento no es ni siquiera enunciable en este caso, puesto que la Caja ha tenido para estos trámites un cuerpo de abogados exclusivamente encargado del estudio de las solicitudes y de los títulos de las propiedades. No ha podido, pues, haber negligencia de parte de los interesados.

Los diarios del Norte se han preocupado con insistencia de esta cuestión; y últimamente me he impuesto del editorial en que se protesta en forma enérgica del hecho verdaderamente inaceptable de que después de trascurrido cuatro años, todavía haya damnificados que no han podido obtener el auxilio a que tienen derecho. La prensa de Santiago, por su parte, también se ha preocupado de la cues-

tión; y el Senador que habla ha publicado en los diarios de acá artículos en que solicitaba de las personas a cuyo cargo está la Caja de Auxilios la atención de las solicitudes de los damnificados y algunos datos indispensables para orientarse sobre la labor de la Caja. Pues bien, esas personas que gozan de rentas apreciables y que, por lo tanto, están obligadas a atender las peticiones que se les dirigen, jamás han suministrado los datos que se les pedía, ni han dado la más insignificante respuesta, ni excusa alguna.

Con razón decía en uno de esos artículos que debido a la falta de fiscalización de parte del Congreso había un verdadero desprecio de la opinión pública, pues con frecuencia se formulaban cargos en contra de una repartición pública, haciéndose afirmaciones de bastante gravedad, sin que nadie se tomara el trabajo de refutar los cargos, o que se creyera en la obligación de dar una respuesta. Esto es, precisamente, lo que ha ocurrido con la Caja de Auxilios a los damnificados del Norte.

Felizmente parece que el país ha vuelto a la normalidad. Por eso me atrevo a esperar que el señor Ministro del Interior habrá de obtener los datos que tantas veces he solicitado en una campaña de dos años, sin que jamás, vuelvo a repetirlo, haya conseguido nada. A este fin, me permito formular indicación para que se acuerde dirigir oficio al señor Ministro para que ordene remitir al Senado los siguientes datos:

- 1.º Labor realizada por la Caja de Auxilios.
- 2.º Solicitudes definitivamente despachadas hasta el 1.º de Enero del presente año, entendiéndose por tales aquellas cuyos peticionarios han recibido ya el dinero correspondiente.
- 3.º Solicitudes que quedan por despachar.
- 4.º Causas por las cuales todavía hay peticionarios que no reciben el auxilio a que tienen derecho.
- 5.º Gastos hechos hasta ahora con cargo a la Caja de Auxilios; y
- 6.º Empleados que existen actualmente con cargo a la Caja de Auxilios y sueldos que devengan.

Me reservo para continuar estas observa-

ciones una vez que lleguen los datos solicitados.

El señor TRUCCO. — He escuchado, señor Presidente, con toda atención los discursos pronunciados por mis honorables colegas en el debate que inició el honorable Senador señor Barahona a propósito del retroceso que ha experimentado la movilización de mercaderías por el puerto de Valparaíso; y he podido tomar nota de que con respecto a esa materia de tanto interés, se han formulado algunas ideas y conclusiones de alcance general, a que parece atribuirseles cierto carácter de verdades más o menos absolutas y comprobadas, que vendrían a constituir algo así como los principios básicos en que debería inspirarse la política portuaria más ventajosa para la República; al paso que otros razonamientos, obedeciendo a un punto de vista más restringido o unilateral, se han contraído a dilucidar algunos aspectos especiales, pero también muy importantes, del problema.

El prestigio que tienen las opiniones de los honorables senadores que las han sostenido, da a sus conceptos un valor que, a mi juicio, puede ser decisivo, o a lo menos de grande trascendencia para el porvenir comercial e industrial del país.

Esta circunstancia, y la para mi realmente sensible de no encontrarme de acuerdo con algunas de las consideraciones aducidas, me mueven a abusar por algunos minutos de la benevolencia del Honorable Senado.

Se afirma, señor Presidente, que el puerto de San Antonio adolece del inconveniente de estar muy próximo al de Valparaíso; pues, como principio general, sería grave error para un país construir muchos grandes puertos, debiendo por consiguiente tenerlos sólo en número reducido suficientemente espaciados entre sí. Unicamente de este modo, — agrégase — se puede obtener una concentración de mercaderías y de barcos, lo que trae como consecuencia una abundancia y abaratamiento de los fletes marítimos. En comprobación de ese aserto, se han citado como ejemplo los principales países europeos y sus grandes puertos, y se ha señalado que Francia, por alejarse de esa regla, ha seguido una equivocada política portuaria a la que se

debería que sus puertos lleven una vida algo marítima.

Admitiendo que la afirmación de que me ocupo sea perfectamente exacta y aún de carácter absoluto, ella no podría referirse sino a los inmensos y gigantescos puertos que se disputan la supremacía en el comercio mundial. Los ejemplos citados serían entonces pertinentes sólo con ese alcance; o sea, refiriéndose únicamente a la construcción de puertos de enorme capacidad, destinados a la rápida movilización de decenas de millones de toneladas anuales, con las más completas y acabadas condiciones de seguridad; y con utilería y elementos y organización para hacer frente en cualquier instante a las mayores exigencias de presfeza, potencialidad y eficiencia en las operaciones, por grandes y numerosos que sean los barcos que las demanden.

Puertos con esas excepcionales características de tanta magnitud, exigen enormes sumas de dinero para su dotación, conservación y explotación; y naturalmente no los requiere en gran número el comercio de una nación, ni es tampoco fácil que los recursos de un país basten para multiplicarlos.

Los crecidos gastos que imponen anualmente esos grandes puertos quedan de manifiesto con las siguientes cifras que copio del informe de nuestro Cónsul en El Havre y que dice relación también con la inferioridad de los puertos franceses:

Puertos belgas y principalmente Amberes, 375 millones de francos.

Puerto de Londres, 4 millones de Libras esterlinas.

Puerto de Génova, 200 millones de liras.

Puerto de Québec, 10 millones de dólares.

Puerto de Kobe, 60 millones de yens.

34 puertos franceses, 20 millones de francos.

Por otra parte es sabido que además de las condiciones técnicas del puerto y de su dotación de elementos modernos, interviene con mucho para su mayor éxito, prosperidad y grandeza, su situación geográfica y el que sirva a ricos e industriosos países y sea núcleo efectivo y obligado de numerosas e intensas rutas comerciales de fácil y económico transporte.

Permitaseme insistir sobre este punto de tanta importancia.

“Para que un puerto logre atraer el tráfico, o sea el comercio marítimo, — dice el señor Frauzius, notable ingeniero alemán — no basta que él responda en grado máximo a todas las exigencias enumeradas (perfecta seguridad en todo tiempo, completa utilería, grandes diques); porque la vida comercial de un puerto depende principalmente de su posición geográfica. La importancia del puerto crece con la magnitud, la riqueza y el desarrollo industrial del país a que sirve”.

Por eso — añade — en un mismo país estará más favorablemente situado el puerto que se encuentre más próximo al centro de gravedad de producción de dicho país. “Y como el precio del flete marítimo — continúa — por unidad de distancia, es muy pequeño en relación al flete terrestre, aún cuando éste se refiera a transporte por canal, sucede que para el tráfico entre cierto punto del país y dos puertos igualmente buenos no interviene sino la diferencia de las dos distancias por tierra”.

De aquí — explica — la ventaja y tendencia de llevar los puertos lo más adentro posible de tierra, porque representa mucho dinero el economizar la tracción de miles de vagones de ferrocarril, aunque sea en unos pocos kilómetros. Así hace ver que si se logra reducir el transporte ferroviario en 50 kilómetros para 500 mil toneladas de mercaderías, se economizarían alrededor de dos y medio millón de marcos oro (con las tarifas alemanas que regían muchos años antes de la gran guerra).

Insiste todavía el mismo autor en la gran conveniencia que háy en disminuir la longitud del transporte terrestre, y escribe: “En Alemania, por ejemplo, es un hecho que el carbón, la fundición y los ferros alemanes, etc., no pueden sino muy difícilmente hacer concorrenza en el extranjero a los mismos artículos ingleses, porque la distancia del lugar de producción a los puntos de embarque es en proporción más largo”.

Hace notar todavía cómo Inglaterra ha utilizado admirablemente el estuario de sus ríos, sin detenerse en gastos, para acortar los transportes terrestres, y a ésto, junto con otras autoridades, atribuye “no pequeña parte de su riqueza”.

Ese ejemplo lo han seguido otros países.

Así se explica que todos los puertos que han alcanzado más importancia en un gran país se encuentren situados, casi sin excepción, o en los ríos o en bahías que penetran notablemente, y no en una lengua de tierra muy saliente, aún cuando existan en ésta condiciones técnicas muy favorables para un buen puerto. Ahí se hallan sólo puertos militares o de refugio, pero no comerciales de importancia. Tal ocurre con los grandes puertos mercantes del mundo, como Londres, Liverpool, Hull, Glasgow, Nueva York, El Havre, Burdeos, Amberes, Rotterdam, Hamburgo, Bremen, etc., en los que, por encontrarse río adentro, las naves penetran más o menos profundamente al interior del país y afluyen a ellas las mercaderías desde todos los puntos del Continente con reducidas distancias de transporte terrestre. Además, ese mismo río ofrece también una vía importante y económica para el acarreo fluvial interno.

Si todavía un mismo puerto, como Hamburgo, observa también el autor antes citado, es cabeza o punto de partida, tanto para la gran navegación marítima como para la navegación interna, le será imposible a cualquier otro puerto vecino hacerle la concurrencia.

Es, pues de importancia enorme el reducir el costo y las distancias del transporte por tierra. De ahí los inmensos esfuerzos y sacrificio que han hecho las grandes naciones comerciales para utilizar sus estuarios y sus ríos y para contruir costosos canales de navegación interna.

Volviendo un poco atrás, séame permitido que me interrogue: ¿Qué analogía puede descubrirse entre esos peculiarísimos puertos extranjeros y los nuestros? y ¿cuál entre Chile y aquellos grandes países que se disputan el comercio del mundo?

La situación geográfica, la importancia comercial, la configuración de los territorios y las demás condiciones que he señalado son muy diversas en nuestro caso.

Por eso no me parecen oportunos, ni aplicables a Valparaíso, ni a San Antonio, ni a Chile, los ejemplos que se han citado.

Porque, señor Presidente, creo que ha quedado en claro que muy a menudo, más que el costo mismo de las obras portuarias, suele tener mayor valor la reducción de la distancia del acarreo por tierra. Y en países de forma

compacta, que se aproxima más al círculo, hay mayores posibilidades de alejar los puertos unos de otros sin aumentar apreciablemente esa distancia del transporte terrestre.

Por lo demás, tratándose de pequeños o medianos puertos, como los nuestros, las mismas naciones europeas que se han recordado pueden exhibir una multitud de ellos, a veces casi contiguos unos a otros.

Basta mirar una carta geográfica, o una nomenclatura de puertos, para convencerse de que esos países han utilizado para movilizar sus mercaderías todos los puntos de sus costas que ofrecieran condiciones adecuadas, sin que haya sido inconveniente la mayor o menor proximidad entre ellos. Y eso ocurre y puede comprobarse, no sólo en las costas del Canal de la Mancha o en los países más ricos o de mayor espíritu mercantil, sino en la generalidad de ellos. Por ejemplo, fuera de varias decenas de puertos de cabotaje, según una nomenclatura no reciente, la España tenía habilitados para el comercio exterior: 13 puertos en la provincia de Galicia, 7 en las Vascongadas, 7 en la de Asturias, 5 en Castilla, 19 en Cataluña, 14 en Valencia, 4 en Murcia, 25 en Andalucía, y 8 en las Baleares, lo que hace un total de más de cien puertos mayores en las costas de España y eso, como he dicho, fuera de varias decenas de otros puertos menores.

Paso, señor Presidente, a ocuparme de otro punto.

Algunos honorables senadores han insistido particularmente en explicarnos el daño considerable que San Antonio está produciendo a Valparaíso, sin hacernos ver al mismo tiempo qué clase de beneficios se han obtenido, como una compensación, con el nuevo puerto.

Es el estudio de esta cuestión, el que me propongo hacer.

No es fácil, señor Presidente, citar alguna obra de innovación, como a menudo no es tampoco fácil dictar una sencilla medida cualquiera, por más que sea de evidente y clarísima conveniencia general, que no lesione algunos arraigados intereses o hábitos inveterados.

Son ciertamente, por lo común, muy respetables esos intereses heridos; tenemos el deber imperioso de no amagarlos sin altas y poderosas razones; pero a la vez, nuestro cargo

nos impone la obligación, no menos ineludible, de consultar el beneficio del mayor número; de pesir cuidadosa e imparcialmente esos dos términos encontrados, y de promover resuletamente el desarrollo del país, aún cuando sepamos de antemano que tales resoluciones, por desgracia, casi siempre habrán de perjudicar momentáneamente a más de alguno de nuestros conciudadanos.

Un estudio atento e imparcial dei asunto, no sólo comprueba, a mi juicio, que debido principalmente a la concurrencia de San Antonio se ha producido un retroceso en la movilización marítima de Valparaíso, con la consiguiente lesión de intereses particulares o locales, sino que también revela que se exageran esos daños, que ellos son pasajeros, y que pueden ser subsanados con medidas que tiendan a una mejor y más razonable explotación del puerto de Valparaíso o con disposiciones que, sin ser injustas o perjudiciales a intereses más numerosos o igualmente respetables, se encaminen a dar más campo de acción a ese puerto o a aumentar la actividad de su zona tributaria.

Me he convencido también, por otra parte, que el puerto de San Antonio ha producido beneficios positivos a los intereses generales, lo que no sólo justificaría su existencia, sino que la haría necesaria.

No tengo interés en demostrar que se ha exagerado al señalar los daños que experimenta Valparaíso; pero si se analizan los rengiones que forman los cuatro o cinco mil millones a que se hace subir el capital invertido en aquella ciudad, se convendrá en que hay hipérbole, ya que por lo menos gran parte de esa suma no tiene relación con el movimiento portuario.

Pienso, como el honorable señor Werner que se ha dado una importancia excesiva a la llamada rivalidad entre los dos puertos.

El hecho mismo de que una parte de la carga prefiera a San Antonio, a pesar de la presión enorme que lógicamente ejerce un cuantioso capital ligado a la movilización marítima de Valparaíso, y de que ahí tengan su sede, sus agencias y sus instalaciones las compañías de navegación y la grandes casas que se relacionan con ese tráfico, hace presumir que deben ser muy claros y efectivos los beneficios que obtiene el comercio con el nuevo puerto.

Y en efecto lo son, señor Presidente.

Esas ventajas provienen de dos causas principales. Una de ellas es la menor distancia de acarreo terrestre que debe recorrer la mercadería para ir a San Antonio, factor que, como se ha visto, tiene a menudo, importancia comercial decisiva en esos casos. La distancia real entre la capital y San Antonio es, por ferrocarril, de 112 kilómetros y la de Santiago a Valparaíso la excede en 74 kilómetros. Mayor es esa diferencia para la zona situada al poniente de Santiago o al Sur de Paine. Esta diferencia es más fuerte aún si se toman las longitudes virtuales o aquellas según las cuales aplica sus tarifas la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Debido a la menor distancia de transporte, las 700 mil toneladas movilizadas por San Antonio han tenido un menor costo de flete ferroviario que se estima en unos diez millones de pesos.

La otra causa de economía reside en el puerto mismo, pues sube a otros diez millones el menor gasto de movilización en el puerto de San Antonio sobre la movilización de esa misma mercadería por el puerto de Valparaíso.

En consecuencia, el comercio o las industrias en general han tenido un menor gasto, en un solo año, de 20 millones de pesos, debido a la existencia del puerto de San Antonio. Y este es un beneficio para la comunidad social en general.

En ese mismo orden de ideas, San Antonio ha producido otros beneficios cuantiosos para la colectividad. Efectivamente; la concurrencia del Puerto de San Antonio rompió el monopolio que existía a favor de Valparaíso, lo que obligó a los particulares de este último puerto a suprimir el 50 por ciento de recargo que cobraban por el desembarco de carga; y el Fisco bajó también en 50 por ciento sus tarifas para la mercadería de aduana. La economía así obtenida se calcula en otros nueve o diez millones de pesos para las 800 mil toneladas movilizadas por Valparaíso.

Así pues, la existencia del puerto de San Antonio ha significado un ahorro de 30 millones de pesos en un solo año, para el comercio.

Habría que agregar otros beneficios todavía, que si son difíciles de justificar, no por eso son menos reales y considerables, y que consisten en los que obtiene el comercio con el mejoramiento del servicio portuario, fruto

obligado de la concurrencia que rompe arraigados monopolios y viejas rutinas.

En San Antonio, el Estado ha invertido sólo 30 millones.

Con el éxito obtenido, que significa un efectivo y cuantioso beneficio general y un estímulo muy eficaz al comercio y a la producción, creo que será lícito formular el deseo de que ojalá siempre haga el Fisco sus inversiones en obras que produzcan análogos resultados.

En compensación a Valparaíso, puede recordarse que se han invertido, sólo en el mejoramiento de su puerto, unos 160 millones de pesos.

Podría preguntarse: ¿Se habría podido obtener un mejor resultado sin la construcción de San Antonio?

O si se quiere, en vez de distribuir el dinero en dos puertos, ¿no habría sido preferible invertirlo todo en uno solo de ellos?

A tal respecto debo observar que Valparaíso no requiere mayor capacidad, pues los mallecones y útiles de que dispone le permiten movilizar dos y medio millones de toneladas, es decir, mucho más de lo que movilizan los dos puertos juntos. Se habría podido entonces, con esos 30 millones, en vez de asignárselos a San Antonio, aumentar un poco más el abrigo del puerto de Valparaíso; pero esto no habría sido de importancia, ni se habría obtenido ningún estímulo, ningún efecto saludable en el comercio, y se habría mantenido siempre el monopolio con sus serios inconvenientes y con las altas tarifas de movilización portuaria, y se habría recargado el costo de los artículos imponiéndoles una mayor distancia de acarreo por tierra.

Aunque no se pueda estimar en pesos, creo que también cabe señalar como una circunstancia que contribuye a justificar la construcción del puerto de San Antonio, el hecho de su mayor proximidad a Santiago, porque no puede desconocerse que hay ventajas importantes, de diversos órdenes, en que la capital del país, que, con mucho, es su centro de población y de consumos más considerable, tenga, si es posible, la más rápida y expedita comunicación con el mar.

He dicho, señor Presidente, que el daño sufrido por Valparaíso con la disminución de las actividades de su puerto es pasajero, por-

que el incremento anual en el movimiento de carga irá favoreciéndolo más que a San Antonio tal vez, ya que este último tiene una capacidad muy reducida que está actualmente casi cubierta.

Además, parte de la carga hoy va a San Antonio porque, — a pesar de la concurrencia — se mantienen aún vigentes en Valparaíso algunos monopolios perturbadores y pesados que encarecen y dificultan la movilización. Habría que agregar todavía que las obras del puerto de Valparaíso, debido acaso a intereses o prácticas creadas, no se utilizan en la forma debida, pues continúa efectuándose una parte considerable de la movilización, tal vez su mayor parte, por la sección menos adecuada para ello, como es el talud de enrocados, lo que impone el empleo de lanchas, en vez de la utilería moderna, todo lo cual es una verdadera rémora para el desarrollo de la movilización. Pero esas dificultades y entorpecimientos, que verdaderamente perjudican a Valparaíso, son pasajeros, porque no son de difícil remoción como lo ha hecho ver el Honorable señor Werner.

El estudio que he venido haciendo demuestra, a mi juicio, que no puede decirse con fundamento que hubo grave error en invertir 30 millones en la construcción de San Antonio. Porque si tal aserto fuera efectivo, vistos los resultados obtenidos con la movilización de 700 mil toneladas, con mayor razón deberíamos concluir en que se habría cometido un error más fuerte aún al invertir en Valparaíso una suma cinco veces mayor.

A pesar de que, desgraciadamente, Valparaíso por sus grandes profundidades, su fondo fangoso, etc., reúne condiciones muy poco adecuadas para convertirlo en un puerto moderno de importancia, el Estado se ha empeñado en ello, favoreciéndolo con una excepcional protección.

Estoy muy lejos de criticar esa política; y aún me sería satisfactorio contribuir a que se continúe auxiliándolo con nuevas obras que tiendan, como he dicho, a ampliar su zona natural de atracción y a aumentar la producción de ella; pero no sería de ninguna manera justificado, a mi juicio, amparar medidas, más o menos forzadas, que pudieran venir en el hecho a restringir, encarecer o dificultar la pro-

ducción y la circulación de la riqueza pública, con daño efectivo para la generalidad.

Como ayuda a Valparaíso, se ha propuesto, señor Presidente, rebajas de fletes por ferrocarril desde ese puerto a Santiago hasta igualarlos a los de la capital a San Antonio.

Para apreciar la desigualdad de tarifas unitarias que se persigue, o sea, la cuantía que puede significar la reducción de fletes propuesta, basta tener presente que la longitud efectiva de la línea a Valparaíso, es 66 por ciento superior al trayecto a San Antonio y que, según las longitudes con que cobra sus fletes la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, esa desproporción es mayor aún, pues sube de 70 por ciento.

Recordará el Honorable Senado que para justificar su proposición el honorable señor Barahona hizo algunas observaciones que insistió reiteradamente en estimarlas elementalísimas, de una claridad meridiana, de esas que no pueden escapar ni al más lerdo buen sentido, por ajeno y refractario a los números que fuera.

A pesar de toda mi buena voluntad, debo confesar, señor Presidente, que he sido incapaz de ver las cosas con la misma transparencia que mi estimado colega.

El honorable Senador partía del hecho de que en la línea a Valparaíso hay mayor intensidad de tráfico; y concluía expresando que más allá de cierta cuantía de carga, todas las nuevas toneladas que se transporten son pura ganancia, o poco menos, para el ferrocarril. De aquí que fuera posible la rebaja de tarifas que proponía. Ilustraba su razonamiento con un ejemplo muy objetivo y decía: Supongo que un automóvil para siete pasajeros en un viaje a San Bernardo gaste en total, absolutamente todo comprendido, unos 50 pesos. Si una persona desea hacer ese viaje, supongo que el chofer le cobre, consultando una buena ganancia, unos 100 pesos; pero si en vez de un pasajero se presentan dos, estoy cierto, expresaba, que no les cobrará 100 pesos a cada uno, porque esa sería una ganancia excesiva. Con una menor tarifa de 60 o de 70 pesos la utilidad sería siempre mayor que en el primer caso. Y así aumentando sucesivamente los pasajeros hasta completar los siete, nos hacía ver que con mayor razón, se podía ir disminuyendo la tarifa.

Cuando oí este ejemplo a mi honorable colega, se me presentó la duda ¿y si se presenta un octavo o un décimo pasajero, continuaría, con mayor razón, disminuyendo esa tarifa?

No hay para qué agregar que a medida que aumenten los pasajeros en el ejemplo citado, habrá que poner en circulación nuevos carros automóviles o nuevos trenes de esos carros, que implicarán nuevos gastos.

Hay algo de efectivo, sin embargo, en el fondo de esas observaciones; y es que las tarifas dependen también de la intensidad del tráfico. Pero tales tarifas no pueden estar variando todos los días, ni de una pequeña sección a otra, con el variar de esa intensidad, ni ser distintas en un sentido de la marcha que en el otro para cada trozo, si en ambos no hay equivalencia de carga o de pasajeros.

Por razones de carácter práctico, no me puedo extremar en la aplicación de ciertos principios como el que nos ocupa. De ahí que las tarifas se fijan tomando en cuenta sólo un promedio de conjunto: en un instante será beneficiado un trozo, o lo será la carga o el pasajero que es transportado con mayor holgura o rapidez. Otras veces sucederá lo contrario.

Lo demás podría traer una complicación y una inseguridad y carencia de base para cálculos de previsión, incompatible con los negocios. De otra parte, es sabido que los Ferrocarriles del Estado tienen las tarifas mínimas para satisfacer sus gastos. No hay ganancias en ellos. Se debe prever si las rebajas que se hicieran en el trozo más frecuentado no impondrían, para equilibrar los balances, una alza más fuerte en las secciones de menor intensidad de tráfico.

Sobre la rebaja de fletes que se solicita para ciertos artículos de Valparaíso a Santiago, hasta igualarlos con el que pagarían desde San Antonio a la capital, caben todavía algunas otras consideraciones.

Se comprendería que si esas dos líneas férreas pertenecieran a propietarios diversos, la concurrencia para arrebatarse el tráfico los impulsará a una guerra de tarifas; pero no sería fácil darse cuenta, sin mayores explicaciones, que un mismo dueño, para obtener la misma cantidad de dinero, se esforzara en hacer innecesariamente un arrastre mucho más largo, au-

mentando sus gastos, el deterioro de su material y la ocupación de su equipo, lo que contribuiría a dificultar o a hacer menos oportunos los acarreos.

No obstante, se dice que tal rebaja se justificaría porque, a consecuencia de la electrificación, la línea a Valparaíso tiene ahora menor costo de explotación que la de San Antonio. En realidad, la electrificación es más económica que la tracción a vapor, pero como lo hacía resaltar el propio Senador por Valparaíso honorable señor Barahona, la línea por el Tabón tiene, en cambio, características más pesadas y difíciles y mucho mayor longitud, que la que conduce a San Antonio, y no me parece que la economía del sistema eléctrico haya llegado hasta superar esos factores adversos. La Dirección de los Ferrocarriles tampoco ha podido confirmarme el hecho.

Comprenderá el Honorable Senado, que yo, más que muchos, desee sinceramente que esa grande economía sea efectiva; y quiero colocarme desde luego en la hipótesis de que el transporte en la línea Valparaíso a Santiago, sea más barato, o justamente igual, al de San Antonio a la capital.

Desde luego, puede observarse que si esa circunstancia constituye el fundamento serio y justo para igualar los fletes de algunos artículos, se solicitará después de hacer igual rebaja de tarifas, y por los mismos motivos, a toda clase de mercaderías que se transporte por ferrocarril de Valparaíso a Santiago.

Y si por esa razón se justifica una rebaja de tarifas en la ruta de subida, no se podrá evitar tampoco la rebaja general para carga y pasajeros que fueran de bajada de Santiago a Valparaíso. De la misma manera, en los trozos de la red en que la explotación fuera aún más barata, se llegará asimismo a rebajar las tarifas en la proporción correspondiente; pues se argumentará también que la lógica y la seriedad imponen aplicar el mismo principio para todos.

Si los Ferrocarriles pueden realmente aplicar por parejo dicha norma y hacer frente a esas reducciones de fletes, sin tener que alzarlos en otras secciones, no habría nada que decir, sino felicitarse de ello. Pero es de temer que esas ideas conduzcan a un sistema impracticable de tarifas y al descalabro financiero de la Empresa.

Debo todavía, a este respecto, repetir algo de lo que he dicho antes.

Es, sin duda, racional que para fijar las tarifas se tomen en cuenta los costos de explotación, o las longitudes virtuales, de los diversos trozos; pero este principio debe aplicarse con ciertas limitaciones y buen sentido y no llevarlo muy lejos, si no se quiere matar la gallina de los huevos de oro en ciertas secciones, al hacerlas soportar un peso excesivo. Hay, pues, necesidad de no perder de vista el conjunto y formarse un criterio para él, persiguiendo que los trozos muy poco favorecidos o desventajosos, sean compensados con otros más susceptibles de proporcionar mayores entradas, a objeto de evitar el déficit general.

A estas ideas obedece también el establecer diversas categorías en la nomenclatura de la carga. Y por eso mismo es que la llamada Red Sur de nuestros Ferrocarriles cubra con sus tarifas las pérdidas de la Red Norte.

No está demás recordar que cabalmente porque se iban a obtener economías suficientes, es que se procedió a efectuar los grandes gastos que importa la electrificación, quedando por lo tanto esas economías, desde un principio, afectas o absorbidas por el servicio del empréstito correspondiente.

Hay otro último aspecto de esta misma cuestión que me perdonará el Senado me tome la libertad de considerar, aunque me doy cuenta de la aridez de mis observaciones.

Rebajas de fletes, como las que se trata de obtener para ciertos artículos que se transporten por ferrocarril de Valparaíso a Santiago, queriéndolo o nó, pueden constituir una efectiva protección a un artículo determinado, o a comerciantes determinados o a regiones determinadas. Y, como decía muy bien el honorable Senador por Santiago, señor Sánchez, facultades proteccionistas de esa índole no las concede la ley a la Empresa de los Ferrocarriles, pues exige que para esos casos la medida sea sancionada por otra ley.

Se comprende, por lo demás, que no se haya dejado en libertad a los Ferrocarriles para hacer obra de proteccionismo industrial por medio de sus tarifas, por lo delicado del asunto y porque hay sobrada experiencia mundial al respecto que comprueba cómo esta protección a unos se ha convertido fácilmente en

hostilidad, embotellamiento o ruina de otros industriales o comerciantes.

No puede confundirse esa indebida y a veces irritante parcialidad en favor de uno contra otro individuo, por decirlo así, de la misma familia, con aquel justificado interés que mueve a las naciones a hacer los más grandes sacrificios, y las lleva a veces hasta a la guerra misma, para fomentar y proteger la producción patria o para amparar en una de sus industrias o en uno de sus comerciantes, a la industria y al comercio nacionales en pugna con el extranjero. A este último caso de interés general para el país, y no al primero, corresponde el recuerdo que se ha hecho aquí del apoyo prestado por Alemania a Manessmann en Marruecos y las primas a la producción que suelen establecer los Estados.

El honorable señor Lyon, en la última sesión, se manifestó partidario de una rebaja de tarifas para ciertas mercaderías, en el recorrido Santiago-Valparaíso; y a fin de que tal reducción de fletes no tuviera el inconveniente de desequilibrar las finanzas de los Ferrocarriles, estimaba justificado que de arcas nacionales se reembolsara a la Empresa con las sumas correspondientes, las que estimaba que no subirían de uno y medio millón de pesos anuales.

Indudablemente que este procedimiento está conforme con la Ley y es el indicado por ella.

Pero creo que tal sacrificio sería estéril, porque estoy convencido de que esa igualación de fletes que se recomienda no dará ningún resultado apreciable en el sentido que se persigue de obtener más carga para Valparaíso, pues ha quedado de manifiesto que son mucho mayores que todo eso las ventajas que encuentra la mercadería que va al puerto de San Antonio.

Más útil y eficaz pareciera al objeto que ese millón y medio, o mayor cantidad si se quiere, se invirtiera en obras de fomento, que en forma más natural, sin resabios de perjudiciales rivalidades intestinas, ampliarán la zona de atracción de Valparaíso y aumentarán la capacidad productiva de ella. Y esto sería beneficioso también para el país entero.

Señor Presidente, he llegado al término del análisis que he venido haciendo de ciertas

proposiciones sostenidas en el debate de que me he ocupado, pero tengo el sentimiento de solicitar la benevolencia del Honorable Senado para agregar una sola palabra más, a manera de síntesis, sobre algunas de las ideas generales que he expresado, y que se relacionan con nuestra futura política portuaria.

Según se ha visto, señor Presidente, hay cierto puertos que por su privilegiada ubicación geográfica se constituyen o pueden constituirse en grandes núcleos de concentración de mercaderías, porque a ellos convergen, como los radios de un sector de círculo o como las varillas de un abanico, las vías de transporte de importantes territorios productivos y consumidores. Cumplen esos requisitos los grandes puertos europeos a que se ha hecho alusión. Pero sin ir tan lejos, es fácil darse cuenta que Buenos Aires, verbi gracia, está en condiciones inmensamente más ventajosas que nuestros puertos para ejercer una grande atracción comercial o una concentración de fletes marítimos; porque los vapores de gran tonelaje que lleguen llenos de mercaderías al puerto argentino, pueden regresar también con carga completa, pues a él concurre, una densa red ferroviaria y vías fluviales que cruzan enormes regiones productivas.

Dada la conformación de nuestro país, no se podría esperar ese alto rendimiento en los viajes de los grandes vapores que vinieran a nuestras bahías, ya que nuestra producción y nuestros consumos se encuentran diseminados a lo largo de una línea recta de enorme longitud que converge sino que es paralela a nuestra dilatada costa.

Si pretendiéramos hacer concurrir nuestros productos a unos pocos puertos, con el objeto de constituir unos cuantos núcleos de concentración más importantes, cometeríamos el grave error comercial de imponer a las mercaderías el gravamen de un mayor transporte terrestre, que es precisamente lo que todas las naciones, a costa de ingentes sacrificios, procuran a porfía evitar, como uno de los medios más eficaces de abaratar la producción y poder luchar comercialmente en la competencia mundial.

Y esta misma parece que debe ser nuestra política futura. No hay ninguna razón que no nos aconseje esforzarnos en acortar nuestros acarreos por tierra. Y la especialísima confi-

guración de nuestro país parece trazarnos ese programa acaso con mayor claridad y con mayor fuerza que en cualquier otro. Debemos, pues, procurar utilizar, cada vez más, esa magnífica ruta del mar que baña, puede decirse, todas nuestras fuentes de producción y de consumo.

Comparaciones equivocadas con situaciones que no son similares, pueden conducirnos a conclusiones engañosas y a una errónea política portuaria que nos hará malograr deplorablemente, repito, la más barata, la más maravillosa vía de transporte con que ha contado y hasta hoy cuenta el hombre.

En una palabra, a mi juicio, nuestro porvenir comercial e industrial está ligado al mayor o más acertado aprovechamiento que sepamos hacer de esa vía marítima que ha sido el gran factor del engrandecimiento de los más prósperos pueblos de la tierra; y con la que, por fortuna, nuestro país ha sido tan espléndidamente dotado.

Y para ello, debemos renunciar, por no avenirse con nuestra peculiar configuración, a la idea de contentarnos con muy pocos, pero grandes puertos.

Al contrario, creo que la naturaleza de nuestro territorio nos indica la conveniencia de habilitar mayor número de puertos de pequeña importancia y de facilitar el acceso a ellos de nuestros productos por medio de vías transversales.

A mi entender, como lo he dicho, ahí estaría nuestra prosperidad y engrandecimiento futuros.

RENUNCIAS Y NOMBRAMIENTOS DE MIEMBROS DE COMISIONES PERMANENTES

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

Como va a llegar el término de la primera hora, solicito el asentimiento del Honorable Senado para dar cuenta de la renuncia de dos honorables Senadores, miembros de las Comisiones de Guerra y Marina, y de Presupuestos, los señores Jaramillo y Maza, respectivamente.

Si no se hace observación, se darán por aceptadas estas renunciaciones.

Propongo en reemplazo del señor Jaramillo, al señor Gatica, para integrar la comisión

de Guerra y Marina, y al señor Jaramillo para integrar la de Presupuestos.

Queda así acordado.

Se suspende la sesión.

Se suspendió la sesión.

SEGUNDA HORA

RENUNCIA DEL SECRETARIO DE COMISIONES

El señor OYARZUN (Presidente). — Antes de entrar a tratar del nuevo informe sobre el Reglamento, que es la materia especial que debemos discutir en esta hora, podríamos pronunciarnos sobre la renuncia presentada por el Secretario de Comisiones, señor Manuel Novoa, de que se dió cuenta en la Primera Hora.

Acordado.

Si no hay oposición, se dará por aceptada esta renuncia.

Aceptada.

La Comisión respectiva, se reunirá oportunamente para hacer la proposición del caso.

DESTITUCION DE UN TESORERO FISCAL

El señor OYARZUN (Presidente). — También se dió cuenta en Primera Hora de la petición del señor Ministro de Hacienda relativa al acuerdo necesario para destituir al Tesorero Fiscal de La Unión, asunto que no puede motivar debate, y cuya resolución sólo exige votación secreta.

El señor CONCHA (don Luis E.) — Tal vez este asunto es susceptible de algún debate, porque parece que ese Tesorero no había rendido fianza en conformidad a la ley.

El señor OYARZUN (Presidente). — ¿Pediría Su Señoría sesión secreta para tratar este asunto?

El señor CONCHA (don Luis E.) — Desearía saber si hay antecedentes que confirmen la falta de fianza de ese funcionario.

El señor CARIOLA. — Según entiendo se trata de la separación de un funcionario que ha defraudado al Fisco; no de su renuncia, y sólo cabe autorizar la destitución.

El señor OYARZUN (Presidente). — En realidad, sólo procede la votación.

El señor SALAS ROMO. — ¿Podría decirme el señor Secretario si es proceso adminis-

trativo o judicial el que comprueba la defraudación?

El señor SECRETARIO.— Hay una nota de la Dirección de Contabilidad, de fecha 22 de Marzo de este año, por la cual eleva a la consideración del Ministerio de Hacienda el informe del Inspector de Oficinas Fiscales, don Tomás Román, sobre su visita a la Tesorería Fiscal de La Unión.

Vienen en seguida algunas cuentas a que se hace referencia en el mismo informe.

El señor SALAS ROMO.— ¿En qué parte de esos antecedentes aparece la declaración del inculpado?

El señor CONCHA (don Luis E.)— No puede aparecer esa declaración porque el Tesorero se fugó.

El señor SECRETARIO.— En el informe se dice que el Tesorero ha desaparecido.

El mensaje dice así:

“Conciudadanos del Senado:

El Tesorero Fiscal de La Unión, don Alfredo Latorre Blest, ha defraudado al Fisco en una suma considerable, según consta de los antecedentes adjuntos.

Procede, en consecuencia, destituir de su cargo al referido funcionario, y, en conformidad a lo dispuesto en el número 8.º del artículo 72 de la Constitución Política, vengo en solicitar del Honorable Senado el acuerdo necesario para este efecto.

Santiago, 23 de Marzo de 1926.— E. Figueroa.— Jorge Silva Somarriva”.

El señor OYARZUN (Presidente).— En votación si el Honorable Senado presta su acuerdo para la destitución.

Efectuada la votación secreta resultaron 23 votos por la afirmativa, y 2 por la negativa.

El señor OYARZUN (Presidente).— Concedida la autorización solicitada por el Gobierno.

REGLAMENTO DEL SENADO

El señor OYARZUN (Presidente).— Corresponde ocuparse del proyecto de Reglamento que volvió a la Comisión para que en ella se pusieran de acuerdo los honorables Senadores que objetaban el primer informe o el contra-proyecto del honorable señor Maza. Parece que

este informe ha logrado conciliar las opiniones en casi todos los artículos. No sé si haya alguno en que el acuerdo no exista.

El señor MAZA.— Hay algunos puntos en que salvé mi opinión sólo para exponerla al Honorable Senado y otro en que voy a hacer una indicación. En lo demás, estoy en perfecto acuerdo.

El señor OYARZUN.— Si al Honorable Senado le parece, podríamos dar por aprobado el Reglamento, excepto aquellos artículos en que va a hacer indicaciones el honorable señor Maza, sin perjuicio de oír las observaciones que el Honorable Senador desee formular.

El señor OCHAGAVIA.— Estimo, señor Presidente, que es muy digna de respeto la opinión de esta Comisión, que tanto ha trabajado en esta materia. Creo que la obra realizada por la Comisión, probablemente, va a merecer la aprobación unánime de la Cámara; pero me parece que vale la pena, tratándose del Reglamento de la Corporación, que va a regir nuestros actos, que sea conocido previamente por todos los Senadores; de modo que convendría que se nos dejara siquiera el plazo de un día para imponerlos de él.

Por mucha que sea la confianza que se tenga en la Comisión, me parece necesario respetar también la opinión del Senado, dando a los señores Senadores el tiempo indispensable para que estudien el proyecto y dejar su aprobación para la sesión próxima.

El señor OYARZUN (Presidente).— Si al Honorable Senado le parece, de acuerdo con la observación del honorable Senador, se levantaría la presente sesión, y en la de mañana el Senado se pronunciaría sobre el proyecto de Reglamento.

El señor ECHENIQUE.— Pero podríamos votar en esta sesión el punto en divergencia.

El señor OCHAGAVIA.— Todavía, yo agregaría, señor Presidente, que se permitiera formular indicaciones para ser votadas en la sesión de mañana, evitando así mayor demora en la discusión del Reglamento.

Así los Senadores tendríamos tiempo de imponernos del Reglamento y de formular indicaciones en el espacio de tiempo que medie entre esta sesión y aquella en que se va a aprobar el proyecto.

El señor BARROS ERRAZURIZ — Se podrían formular indicaciones hasta mañana a las 5 de la tarde.

El señor OYARZUN (Presidente). — Si no hay oposición, se procederá en la forma insinuada por los honorables Senadores señores Ochagavía y Barros Errázuriz.

Acordado.

En consecuencia, una vez formuladas las observaciones del honorable señor Maza quedaría cerrada la discusión, pudiendo formularse indicaciones hasta mañana a las 5 de la tarde, las cuáles se votarán a esa hora.

Acordado.

Tiene la palabra el honorable señor Maza.

El señor MAZA. — No voy a ocupar la atención del Senado sino por cinco minutos.

He querido, señor Presidente, salvar mi opinión en el artículo 58 de la nueva numeración, referente a la duración de los discursos. Según esa disposición, los discursos pueden durar una hora en la discusión general y media hora en la particular. En la Comisión propuse una indicación, que se rechazó, para que los discursos en la discusión general pudieran durar media hora, y 15 minutos en la discusión particular, a fin de armonizar el Reglamento del Senado con el de la Cámara de Diputados, el cual da esa duración a los discursos, y porque estimaba que si en la Cámara de Diputados, que es la que tiene facultades políticas, se restringe la duración de los discursos a ese tiempo, parecía natural establecer en el Reglamento del Senado una norma semejante.

Habiendo sido rechazada esta idea por la Comisión, pedí que se me permitiera salvar mi opinión en el Senado, sin hacer mayor caudal de la cuestión.

El segundo punto es más grave, a mi juicio. Se refiere a los procedimientos para llegar a la clausura de los debates. Según el proyecto de la Comisión se mantiene el antiguo sistema de clausura por número de sesiones completas.

Este sistema ya no existe en ningún Parlamento del mundo y aun entre nosotros, en la Cámara de Diputados, se ha establecido el sistema mixto, ya de un número determinado de discursos o de un número de sesiones completas.

Estimo que la pauta para llegar a la clausura, debe ser un número convencional de discursos. La clausura es un procedimiento extraordinario y de excepción, empleado en las Corporaciones cuando se produce una obstrucción obstinada y manifiesta. Si no hay obstrucción ostensible, el arma de la clausura no se esgrime; se reserva, como digo, para los casos de obstrucción organizada en que la mayoría de la Corporación necesita terminar el debate y resolver.

Con el sistema propuesto por la Comisión resulta prácticamente lo siguiente: una vez que se manifiesta la obstrucción, es necesario todavía celebrar tres sesiones completas en la discusión general, después de las cuales se puede proponer la clausura. En cambio, conforme al sistema general de clausura, cuando se ha pronunciado un número determinado de discursos, dos o tres, (y aquí donde somos menos rigoristas, tres o cuatro) podrá llegarse a la clausura sin necesidad de esta traba de las sesiones completas.

Lo que se requiere para llegar a decidir un asunto, son dos cosas: primero que haya conciencia formada, debate suficiente para resolver y segundo que las resoluciones a que desee llegar la Corporación no sean impedidas por el arma de la obstrucción que ya ha sido condenada y cuyo empleo ha desaparecido de todos los Parlamentos, al extremo de que hay establecidos en Francia e Italia, para casos calificados ciertos procedimientos de clausura de los debates, tan rigurosos que son casi instantáneos y violentos.

En Francia este procedimiento de clausura se llama "guillotina".

Si pudiera abrigar la esperanza de que mis ideas acerca de este punto fundamental de doctrina fueran acogidas, esos serían los argumentos que aduciría para pedir al Senado que cambie el sistema actual, que en vez de ser un número determinado de sesiones completas el que se requiera para proceder a la clausura, sea un número convencional de discursos.

Procediendo en la forma que indico se podría acordar la clausura del debate después de formarse la Corporación conciencia cabal sobre un asunto, cuando se haya manifestado el propósito de obstruir.

También estoy en desacuerdo con el informe de la mayoría de la Comisión en cuanto

la clausura aplicada a la discusión particular o respecto de proyectos que se hallan en el tercer trámite.

En lo relativo a la discusión particular, hay que distinguir si ésta tiene lugar conjunta o separadamente de la discusión general.

Creo que debe establecerse una clausura especial para los asuntos que requieren discusión particular conjunta con la general; otra para los asuntos que necesitan discusión particular después de la discusión general y otra clausura también especial para los asuntos que están en su tercer trámite constitucional.

Esto es, rápidamente explicado, lo que he propuesto.

El señor OYARZUN (Presidente).— Dentro del espíritu que ha informado el estudio de esta cuestión, no habría necesidad de reabrir la discusión sino proceder a votar conjuntamente las indicaciones formuladas por el honorable señor Maza y las que puedan formularse hasta el día de mañana.

El señor SALAS ROMO.—Sería interesante a este respecto, algunas explicaciones del señor Presidente de la Comisión.

El señor SILVA CORTES.— Con mucho gusto, honorable Senador. Brevemente trataré de explicar las razones en que se funda la mayoría de la Comisión para diferir de la opinión manifestada por el honorable señor Maza, acerca de los puntos a que Su Señoría acaba de referirse.

Como muy bien lo ha expresado el honorable señor Maza, la diferencia de apreciaciones se refiere al sistema o procedimientos para llegar a la clausura de la discusión relativa a un proyecto. Los señores Senadores saben que en materia de debates parlamentarios se ha experimentado una rápida evolución. Desde la libertad absoluta, desde lo que se llama por los partidarios de la clausura, la dictadura individual, hemos ido hasta la limitación tal vez exagerada: a la clausura violenta.

Esta evolución se ha operado con mayor rapidez en la Cámara de Diputados que en el Senado, cuya misión es la de moderar los ímpetus de la Cámara en la dictación de las leyes; agregar a esa labor de tanta trascendencia, el complemento indispensable de la moderación en la iniciativa, adiciones o modificaciones de los proyectos.

Por eso, sólo en circunstancias políticas excepcionales deben aplicarse las disposiciones reglamentarias relativas a la clausura.

En estos últimos años no se ha ejercitado en el Senado la obstrucción; por el contrario, los asuntos de trascendental importancia para el país, como la discusión del Protocolo, las reformas fundamentales de los servicios administrativos y aun la organización política y reformas de la legislación civil han sido discutidos, entre nosotros, en un lapso de tiempo razonable y corto.

Fundándose en estos antecedentes le pareció a la mayoría de la Comisión que convenía más al país establecer el sistema de clausura que propone en su proyecto de Reglamento, es decir, que para que se pueda emplear el recurso extraordinario de impedir el uso de la palabra en la discusión de las leyes, se necesite un número determinado de sesiones, fijándose un día para votar la proposición de clausura.

La clausura del debate, este término de la discusión impuesto por la fuerza, por la voluntad de la mayoría, a los que desean hacer uso de la palabra en la formación de las leyes, procedería después de discutir durante tres sesiones un proyecto y una vez aceptada, quedaría aprobado en general, pudiendo entrarse a la discusión particular de él. En ningún caso la discusión particular y votación de un proyecto, producida la clausura, podrá durar más de diez sesiones.

También la Comisión ha mejorado en algunos detalles las reglas de esta discusión, autorizando a la Mesa para distribuir las materias del proyecto, tomando en cuenta el número de sesiones que pueda durar la discusión, a fin de que no se nos presente un conjunto de disposiciones en un solo block, que puedan dar origen a una discusión difícil y engorrosa si se refieren a diversas secciones del proyecto de ley.

El señor Maza en su proyecto de reglamento opta por la declaración de la clausura después de un número determinado de discursos. Hay que considerar que los discursos pueden ser extensos o breves, ilustrativos u oscuros y en todo caso no son un factor que dé a la minoría la misma garantía que significa un número determinado de sesiones.

También diferimos en lo que respecta a las reglas a que debe someterse un proyecto cuando se ha pedido la clausura de él en sus distintos trámites constitucionales. Voy a explicar las razones: el primer trámite constitucional tiene lugar en la Cámara de origen, ya sea en el Senado o en la otra Cámara, es decir, en la rama a que primeramente llega un mensaje del Ejecutivo; en su segundo trámite la Cámara revisora puede introducirle adiciones o enmiendas; vuelve a la Cámara de origen donde se toma conocimiento por primera vez, de esas correcciones o enmiendas que pueden ser de mucha importancia o bien revestir gravedad, por lo cual no es aconsejable obligarla a someterse a una clausura más rápida y violenta que la que tuvo el proyecto en el primer trámite constitucional.

Estas razones son las que nos han movido a proponer la fórmula de clausura que los señores Senadores pueden consultar en el proyecto de Reglamento de la Comisión.

En cuanto a la tabla de fácil despacho, proponemos una clausura razonable, después de cinco sesiones, contemplando así el derecho y dando tiempo para pedir el retiro de un proyecto incluido en ella.

Por lo demás, los señores Senadores deben comprender que al proponer nosotros estas reglas de clausura, que hacen imposible la obstrucción y que procuran una razonable y rápida expedición para despachar lo que es realmente urgente y útil para el país, hemos procedido bajo la influencia natural de los acontecimientos recientes. No era posible, después de lo acontecido, imaginar al Congreso premunido de facilidades ilimitadas para legislar, porque estamos sintiendo los efectos de una legislación profusa y engorrosa que ha causado muchos perjuicios al país.

La mayoría de la Comisión consideró que la fórmula de clausura propuesta, consulta debidamente el propósito común de que las leyes resulten debidamente discutidas y estudiadas, y la obstrucción sea imposible.

En lo demás, felizmente, hemos estado de acuerdo con el honorable señor Maza, y tenemos la satisfacción de decir que habiendo aceptado mucho de lo que él proponía, hemos tratado de presentar un Reglamento claro, de fácil comprensión, dividido en Títulos para que

los honorables Senadores puedan consultarlo con el menor tropiezo posible en cualquier momento, y que en su conjunto no se aparta de los principios generales que deben regir esta materia.

Por lo que respecta a las disposiciones sobre la ley de presupuestos, debo decir que el plazo de cuatro meses que la Constitución fija al Congreso para su despacho, ha sido distribuido entre ambas Cámaras de acuerdo con la respectiva Comisión de la Cámara de Diputados, gracias a las gestiones que para llegar a este buen entendimiento hizo el señor Presidente del Senado ante el señor Presidente de la otra Cámara. Se ha asignado dos meses a la Cámara de Diputados para el primer trámite, comprendiendo el plazo en que debe informar la Comisión Mixta: El Senado tendrá en seguida un mes para el despacho de los Presupuestos, y se ha dejado el cuarto mes para los demás trámites. De este modo creemos se obtendrá que el proyecto de Presupuestos alcance a ser despachado en el plazo constitucional, y se evitará que automáticamente empiece a regir el proyecto del Ejecutivo sin la conveniente revisión. El señor Presidente de la Cámara de Diputados y el señor Presidente de la Comisión respectiva de esa Cámara, encontraron este acuerdo razonable, y esperamos que se incorpore oportunamente al Reglamento de ella, para que guarde conformidad con las disposiciones que nosotros adoptamos.

Esto es lo que puedo decir al Honorable Senado informándolo de la labor que hemos realizado en cumplimiento del encargo que nos confiara; y puedo asegurar, honrándome también de hablar en nombre del honorable señor Maza, que todos hemos procurado en la Comisión, dentro del mejor espíritu, llegar a un proyecto que contenga el mínimo de desacuerdos y que represente satisfactoriamente las aspiraciones de todos los honorables Senadores a fin de que dispongan de un conjunto de reglas apropiadas para el mejor desempeño de la alta misión que el país les ha confiado.

El señor BARROS ERRAZURIZ.— Deseo decir unas pocas palabras a propósito de una publicación hecha en un diario de esta tarde sobre este mismo asunto, a fin de dar así oportunidad al honorable Senador a quien se suponen ciertas declaraciones para desvirtuarlas

en lo que a mí me parece que seguramente no interpretan su pensamiento, pues algunos de estos conceptos son un poco molestos para sus colegas.

Por las explicaciones que han dado los honorables Senadores señores Maza y Silva Cortés, se ve que se trata de un desacuerdo pequeño producido en la Comisión acerca de si para la clausura de los debates se requiere que haya habido cierto número de sesiones, o determinado número de discursos, cuestión en todo caso, de poca importancia.

Pues bien, en el referido reportaje se atribuye al honorable señor Maza un concepto que no se aviene con la lealtad que debemos guardarnos los Senadores.

El señor MAZA. — Debo anticipar a Su Señoría que no he leído ese reportaje, ni tengo conocimiento de haber sido reportado.

El señor BARROS ERRAZURIZ.— Precisamente por eso deseaba dar a Su Señoría la oportunidad de desvanecer el concepto que se pone en boca del honorable Senador.

Se dice que la clausura de los debates ha producido desacuerdos entre los miembros de la Comisión de Reglamento del Senado. Y agrega textualmente:

“En la Comisión se diseñaron dos criterios distintos: uno sustentado por la mayoría de la Comisión, y otro defendido por el Senador por Valdivia, don José Maza. Estos desacuerdos no fué posible hacerlos desaparecer, de suerte que cuando se redactaron los artículos pertinentes, el señor Maza dejó a salvo sus opiniones para ampliarlas cuando se discutiera el asunto en el Senado.

“El Senador señor Maza nos manifestó en una ligera conversación que sostuvimos hoy en la mañana, que el sistema de clausura adoptado por la Comisión es el araucano, pues en ningún otro parlamento del mundo está establecido en los Reglamentos”. etc.

Si Su Señoría se refiriera al valor de los araucanos, a la raza indomable en la campaña de Arauco, que ha enorgullecido a los hijos de esta tierra, estaría bien el concepto de Su Señoría; pero si ha empleado el término en un sentido denigrante, si ha querido calificar de indígenas a los miembros de la Comisión y con ellos a los miembros del Senado, Su Señoría se habría colocado en una situación molesta.

No sería agradable saber que Su Señoría ha usado este vocablo en tono despectivo para sus colegas. Yo creo que los Senadores debemos guardarnos toda clase de consideraciones dentro y fuera de esta Sala; por mi parte, siempre he tenido y tendré la mayor consideración personal para los miembros de la Comisión y del Senado. Vivimos del prestigio ante la opinión y ya que estamos en armonía todos los partidos políticos, no hagamos estas manifestaciones molestas. Por eso ruego al honorable Senador que aclare este concepto en resguardo de la lealtad que nos debemos, ya que se ha guardado toda clase de consideraciones para oír a Su Señoría durante dos meses en la Comisión y después en el Senado.

Agradecería, pues, a Su Señoría que retirara ese concepto ofensivo.

El señor MAZA. —Agradezco mucho al señor Senador que me haya hecho conocer el reportaje que hasta este momento no conocía, y voy a explicar al Honorable Senado lo ocurrido.

Esta mañana cuando iba a la reunión de la Junta Ejecutiva de mi partido, se me acercó un reporter de “Las Últimas Noticias”, no a reportearme, sino a pedirme datos sobre los puntos de divergencia en la Comisión. Yo no he entendido que se me iba a hacer un reportaje, sino que se trataba de una simple conversación.

Le expliqué con la mejor voluntad, como lo acostumbro siempre con los periodistas, en qué consistía la divergencia, y le hice una relación más o menos como la que Su Señoría ha leído. Es ésta una cuestión tan trillada, que ningún ciudadano tiene el derecho de desconocerla y por eso me limito a manifestar mi opinión. Al final me preguntó el reporter en qué país existía el sistema de clausura adoptado por la Comisión y yo le dije que en ninguno, de manera que era éste un sistema nacional, criollo, araucano, como decía Pinto Durán.

Como ve el Honorable Senado, he sido sincero; no hay en mis expresiones ni la más remota intención de tratar en forma despectiva a mis honorables colegas.

Por lo demás el término “araucano” no puede tener el alcance que le atribuye el honorable Senador, sobre todo después de la amplia y completa explicación que le doy. Desde

luego, en los parlamentos araucanos no existía la clausura, de modo que mal habría podido yo referirme al sistema araucano. Sabido es que en estos parlamentos hablaban todos los caciques el tiempo que querían. Pero, en todo caso, suponiendo que yo hubiera expresado ese concepto en la forma que suponía el honorable Senador, mal podrían sentirse ofendidos los señores Senadores porque se les calificara con el nombre de la raza más potente, valerosa y noble que ha tenido la América. De manera que me hago un deber en declarar al Honorable Senado que no he tenido el ánimo de emplear esa palabra en tono despectivo para los honorables miembros de la Comisión y declaro, al mismo tiempo, que si alguien me calificara a mí de "araucano" no podría sentirme ofendido por ello.

El señor BARROS ERRAZURIZ.— Me basta con la explicación de Su Señoría.

El señor OYARZUN (Presidente).— Cerrado el debate.

El señor SILVA CORTES.— ¿Podríamos votar inmediatamente qué sistema de clausura se acepta? Es decir, si se acepta el informe de mayoría o la proposición del señor Maza?

El señor SECRETARIO.— La proposición que el señor Maza ha pasado a la Mesa dice así:

“¿El Senado prefiere que la clausura se

haga después de un número determinado de discursos en la discusión general, en la particular y en la del tercer trámite constitucional, o aprueba el sistema de sesiones completas propuesto por la mayoría de la Comisión?

El señor OYARZUN (Presidente).— En votación.

El voto afirmativo quiere decir que se acepta la indicación del honorable señor Maza; el negativo, que se acepta lo propuesto por la Comisión.

Vetada la proposición del señor Maza fué desechada por 19 votos contra 2.

El señor OYARZUN (Presidente).— Las demás indicaciones se votarán mañana a las cinco de la tarde.

El señor MEDINA.— La Mesa podría obtener la venia del Senado para tramitar el oficio relativo a la destitución del Tesorero Fiscal de La Unión, sin esperar la aprobación del Acta.

El señor OYARZUN (Presidente).— Si no hay inconveniente, quedaría así acordado. Acordado.

Habiendo llegado la hora, se levanta la sesión.

Se levantó la sesión.

Antonio Orrego Barros,
Jefe de la Redacción.