

Sesión 92.a ordinaria en 16 de Setiembre de 1926

PRESIDENCIA DEL SEÑOR OYARZUN

SUMARIO

1. — Continúa la discusión del proyecto relativo al Ferrocarril de Lebu a Los Sauces y queda pendiente.

Se levanta la sesión.

ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Barahona, Rafael	Ochagavía, Silvestre
Barros E., Alfredo	Opazo, Pedro
Barros J., Guillermo	Oyarzún, Enrique
Bórquez, Alfonso	Salas Romo, Luis
Cabero, Alberto	Sánchez G. de la H., R.
Cariola, Luis A.	Schürmann, Carlos
Concha, Aquiles	Silva C., Romualdo
Echenique, Joaquín	Trucco, Manuel
Hidalgo, Manuel	Urrejola, Gonzalo
Marambio, Nicolás	Urzúa, Oscar
Medina, Remigio	Zañartu, Enrique

ACTA APROBADA

SESION 90ª ORDINARIA EN 15 DE SETIEMBRE DE 1926

Asistieron los señores Oyarzún, Barahona, Azócar, Barros Errázuriz, Barros Jara, Bórquez Cabero, Cariola, Concha (don Aquiles), Concha (don Luis E.), Cruzat, Echenique, Gutiérrez, Hidalgo, Jaramillo, Lyon Peña, Marambio, Medina, Núñez Morgado, Ochagavía, Opazo, Salas Romo, Sánchez, Schürmann, Silva Cortés, Silva (don Matías), Trucco, Urrejola, Urzúa, Valencia, Vial, Viel, Yrarrázaval, y los señores Ministros de Hacienda y de Agricultura, Industria y Colonización.

El señor Presidente da por aprobada el acta de la sesión 86.a, en 13 del actual, que no ha sido observada.

El acta de la sesión 87.a en 14 del presente,

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

El acta de la sesión 88.a, en la mañana de hoy, es reservada, y queda también en Secretaría, a disposición de los señores Senadores.

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

Oficios

Dos de la Honorable Cámara de Diputados. Con el primero comunica que ha aprobado un proyecto de ley sobre liberación de derechos de internación para 106 telas de pintura obsequiadas por el pintor nacional don José Tomás Errázuriz Urmeneta a diversas instituciones de Beneficencia de Santiago.

Pasó a la Comisión de Hacienda y Empréstitos Municipales.

Con el segundo comunica que ha aprobado un proyecto de ley sobre reemplazo del artículo 15 de la ley de Emergencia N.º 4075, de 29 de Julio de 1926, que se refiere a las jubilaciones.

Pasó a la Comisión de Hacienda y Empréstitos Municipales.

Uno de la Ilustrísima Corte de Apelaciones de La Serena en que pide que el Senado, en uso de la atribución 3ª del artículo 42 de la Constitución, declare si ha lugar o no a la formación de causa criminal al Gobernador de Charral, don Tomás Lawrence.

Pasó a la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia.

Unó del honorable Senador, don José Maza, con el cual se excusa de aceptar la invitación del señor Ministro de Relaciones Exteriores, que se le ha trascrito, para concurrir al Te Deum que se celebrará el Sábado 18 del co-

riente en la Iglesia Metropolitana, con motivo del aniversario nacional.

Se mandó archivar.

Informes

Dos de la Comisión de Hacienda recaídos en los siguientes asuntos:

En un Mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República, con el cual inicia un proyecto de ley sobre concesión de pensión a la viuda e hijos solteros del ex-tesorero fiscal don Manuel Aravena.

Quedó para tabla.

En una solicitud de doña Emma Osandón v. de Lepé, en que pide pensión de gracia.

Pasó a la Comisión revisora de peticiones.

Solicitud

Una de doña María Luisa Frías Jiménez, en que pide aumento de pensión.

Pasó a la Comisión de Ejército y Marina.

Telegrama

Uno de la Dirección de Colonias Agrícolas Nacionales de Valparaíso en que piden se solicite la inclusión en la convocatoria a las sesiones extraordinarias del proyecto respectivo.

Se acordó tenerlo presente y archivarlo.

En el tiempo destinado a los asuntos de fácil despacho, el señor Vice-Presidente hace presente que pende de la consideración del Honorable Senado, una invitación de la Cámara de Diputados para designar una Comisión Mixta Especial, que tome a su cargo el estudio del proyecto presentado a esa Honorable Cámara, sobre venta libre de salitre, y consulta la opinión de la Sala sobre el particular.

El señor Echenique no cree conveniente ni necesaria esta Comisión.

El señor Hidalgo considera que un deber de cortesía impone la aceptación de esta invitación.

El señor Urzúa insinúa la idea de postergar, por ahora, cualquiera resolución sobre el particular.

Usan en seguida de la palabra los señores Azócar, Sánchez y Concha don Aquiles.

El señor Hidalgo formula indicación para que se acepte la invitación de la Cámara de Diputados, en la inteligencia de que no sólo habrá de estudiarse el proyecto sobre modificación del actual sistema de venta del salitre, sino todo el problema salitrero

Por haber trascurrido con exceso el cuarto de hora destinado a estos asuntos, queda pendiente la resolución.

En los incidentes, el honorable Senador, señor Núñez, sigue desarrollando sus observaciones, referentes a la industria salitrera, y le pone término pasando a la Mesa un proyecto, en que se crea la Dirección Fiscal del Salitre, y otro, sobre nacionalización de la industria salitrera.

Con el asentimiento de la Sala, se acuerda pasarlos en informe a la Comisión Especial de Salitre.

Los señores Silva Cortés y Vial formulan indicación para que se exima del trámite de Comisión, y se tome inmediatamente en consideración, el proyecto de ley, remitido por la Cámara de Diputados, en que se autoriza al Presidente de la República para declarar libre de derechos de aduana, la internación de 106 telas de pintura, obsequiadas por el pintor nacional don José Tomás Errázuriz, a las instituciones de Beneficencia que se indican.

Tácitamente se da por aprobada esta indicación y se pone en discusión general y particular el proyecto.

Usan brevemente de la palabra los señores Medina y Silva Cortés.

Cerrado el debate, se da tácitamente por aprobado, acordándose tramitarlo sin esperar la aprobación del acta.

El proyecto aprobado es como sigue:

PROYECTO DE LEY

"Artículo único. — Autorízase al Presidente de la República para declarar libre de derechos de Aduana la internación de ciento seis telas de pintura obsequiadas por el pintor nacional, don José Tomás Urmeneta, a las siguientes instituciones de beneficencia de esta capital: Patronato Nacional de la Infancia, Hermandad de Dolores, Casa Correccional de Mujeres de Santiago y Asilo de Ancianos de las Hermanitas de los Pobres.

La presente ley comenzará a regir desde su publicación en el "Diario Oficial".

Continuando en los incidentes, el señor Concha don Aquiles hace presente la conveniencia de obtener alguna declaración del Gobierno acerca de si el Ejecutivo tendría o no el propósito de incluir en la convocatoria, los proyectos que están en estudio en las Comisiones del Con-

greso, para no activar inútilmente el despacho de materias que puedan quedar para ser resueltas en el mes de Mayo próximo.

El señor Sánchez cree más conveniente esperar la convocatoria a sesiones extraordinarias, y con la oportunidad debida, solicitar, si fuere necesario, la inclusión de aquellos negocios a que se ha referido el señor Senador.

El señor Urrejola hace algunas observaciones manifestando la necesidad de reformar, o de restringir la facultad que da el Reglamento a cinco señores Senadores para exigir la citación a sesión

A insinuación del señor Vice-Presidente, tácitamente aceptada, se acuerda destinar los primeros 30 minutos de la segunda hora de esta sesión, a discutir las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados al proyecto de ley, aprobado por el Senado, sobre venta de terrenos salitrales; manteniendo el acuerdo anterior de destinar la última media hora al despacho de solicitudes particulares

Se dan por terminados los incidentes

Por haber llegado el término de la primera hora, a insinuación del señor Vice-Presidente, se suspende la sesión por 20 minutos

A segunda hora, en el orden del día, se toma en consideración el oficio de la Cámara de Diputados, en que devuelve aprobado, con modificaciones, el proyecto de ley, remitido por el Senado, en que se autoriza al Presidente de la República para enajenar en subasta pública, diversos lotes de terrenos salitrales

Consideradas, sucesivamente, las modificaciones hechas a los artículos 1.o, 2.o, 3.o, 4.o, 6.o, 7.o y 10.o, del proyecto del Senado, se dan tácitamente por aprobadas.

Se pone en seguida en discusión el artículo nuevo agregado por la Cámara de Diputados a continuación del artículo 12 del proyecto del Senado.

Usan de la palabra los señores Barros Errázuriz, Núñez, Echenique, Viel, Ministro de Hacienda, Concha don Luis, Medina y Azócar.

Por haber llegado el término de la media hora destinada a este proyecto, se acuerda continuar su discusión en la sesión de mañana, desde las seis P. M.

Se constituye en seguida la Sala en sesión secreta.

SESION 91.a ORDINARIA EN 16 DE SETIEMBRE DE 1926 (ESPECIAL)

Asistieron los señores Oyarzún, Barahona, Azócar, Barros Errázuriz, Barros Jara, Bórquez, Cabero, Cariola, Concha Aquiles, Echenique, González, Gutiérrez, Hidalgo, Jaramillo, Marambio, Medina, Núñez, Opazo, Salas, Schürmann, Silva Romualdo, Trucco, Valencia, Viel, Zañartu, y el Ministro de Hacienda.

El señor Presidente da por aprobada el acta de la sesión 87.a en 13 del actual, que no ha sido observada.

El acta de la sesión anterior (90.a), queda en Secretaría a disposición de los señores Senadores, hasta la sesión próxima, para su aprobación.

Entrando a la orden del día de la presente sesión especial, continúa la discusión de las modificaciones introducidas por la Honorable Cámara de Diputados en el proyecto sobre remate de terrenos salitrales.

El señor Barros Jara cree que no debía tratarse en esta sesión de este proyecto, porque en la sesión de ayer se produjo acuerdo unánime para tratarlo al final de la segunda sesión de la tarde de hoy.

Usar de la palabra sobre este incidente previo los señores Azócar, Cariola, Echenique, Salas Romo, Silva Cortés, Barahona, Hidalgo y el señor Presidente, quien consulta a la Sala si aprueba la conducta de la Mesa que estima que debe poner en discusión los negocios fijados en la tabla que se indicó en la citación.

Por la unanimidad de 18 votos afirmativos se aprueba esta conducta, absteniéndose de votar el señor Presidente y el señor Vice-Presidente.

En consecuencia continúa la discusión de las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados en el proyecto de remate de terrenos salitrales.

Prosigue el señor Azócar en el desarrollo de sus observaciones.

Contesta a ellas el señor Ministro de Hacienda.

Usan de la palabra el señor Barros Jara, el señor Ministro de Hacienda, el señor Hidalgo, el señor Trucco, el señor Cariola, el señor Zañartu, el señor Concha don Aquiles y el señor Valencia.

El señor Barros Jara dice que convendría establecer el orden de preferencia en que se harían las inversiones indicadas por la Cámara de

Diputados en el caso de que ellas fueran aprobadas.

El señor Ministro de Hacienda declara que el Gobierno entiende que el orden de preferencia será el mismo en que aparecen en el nuevo artículo introducido por la Cámara revisora.

Cerrado el debate y a petición del señor Echenique, se procede separadamente a la votación del inciso 1.º, del inciso 3.º y de los restantes incisos del artículo nuevo.

Por 12 votos contra 6 se aprueba el inciso 1.º; por 12 votos contra 5, el inciso 3.º, y por 9 votos contra 8, los restantes.

El proyecto, después de aprobadas todas las modificaciones, es del tenor siguiente:

PROYECTO DE LEY:

"Artículo 1.º Se autoriza al Presidente de la República para que, en el término de dos años, enajene en pública subasta los siguientes terrenos salitrales:

Terrenos al Poniente de la Oficina Marousia;

Terrenos al Sur de la Oficina de Valparaíso;

Terrenos al Oeste de Grutas;

Terrenos alrededor de la Oficina Jaspampa;

Terrenos al Noroeste de San Antonio de Zapiga;

Terrenos al Oeste de Porvenir;

Terrenos al Sur de Unión;

Terrenos al Norte de Aurora;

Terrenos al Sur de Mercedes;

Terrenos alrededor de la Oficina Irene;

Terrenos alrededor de la Oficina Agua Santa;

Terrenos alrededor de la Oficina Victoria;

Terrenos alrededor de la Oficina Santiago;

Terrenos alrededor de la Oficina San Pablo;

Terrenos alrededor de la Oficina Santa Rita;

Terrenos alrededor de la Oficina Ramírez;

Terrenos alrededor de la Oficina Lagunas;

mento;

Terrenos alrededor de la Oficina Sacra-

Terrenos alrededor de la Oficina Sebastopol;

Terrenos al Suroeste de la Oficina Barcelona;

Terrenos de la Salitrera Nacasa de Calama;

Pampa Nebraska;

Pampa Pissis;

Terrenos vecinos a las Oficinas "Chille",

"Alemania", "Moreno", "Cóndor", "Vigo" y "Coruña";

Terrenos al Sur de la Oficina Iris.

Art. 2.º El Presidente de la República nombrará una Comisión de tres peritos para que verifique y complete, si fuere necesario, los trabajos de cateo y de cubicación que existan en los terrenos expresados en el artículo anterior; para que informe sobre los lotes que convenga sacar a remate, teniendo en mira la posibilidad de atraer el mayor número de interesados y el mejor resultado pecuniario para el Fisco; para que ubique los lotes en el terreno y en los planos correspondientes y para que proponga el mínimo con que puede abrirse la subasta en los diferentes lotes, con relación al número de quintales que estima que contenga cada uno.

Art. 3.º Con los informes de esta Comisión y de la Delegación Fiscal de Salitreras, y en vista de los planos y registros de éstos, el Presidente de la República determinará los lotes que deben formarse, conjunta o separadamente, para la subasta, y el mínimo de cada lote, y fijará los días en que deban tener lugar los remates.

Art. 4.º Los remates se verificarán previo aviso publicado en el "Diario Oficial", en varios diarios de Santiago, Valparaíso, Antofagasta e Iquique y en los países extranjeros que el Gobierno creyere conveniente.

Estos avisos se publicarán por quince veces a lo menos, debiendo transcurrir un plazo de dos meses entre la fecha de la primera publicación, y la que se fije para el día de los remates.

Art. 5.º Para ser admitido a la licitación, será menester presentar como garantía una boleta de depósito a la orden del Director del Tesoro, por una cantidad equivalente al diez por ciento (10 0/0) del mínimo fijado, que se imputará al precio de compra, si se adjudicare la propiedad al depositante, o se le devolverá en caso contrario.

Art. 6.º El acta del remate, firmada por los miembros de la Junta de Almoneda, y por los subastadores, se extenderá en el Protocolo del Notario de Hacienda, y contendrá el precio de la subasta, los deslindes de la propiedad, y una referencia al Decreto del Presidente de la República que ordenó el remate. El contrato de compra-venta se entenderá perfeccionado con esta acta; pero la escritura definitiva de compraventa se otorgará dentro de quince días, contados desde la fecha del remate, en que se dejará testimonio del pago del primer dividendo del precio, y demás antecedentes del remate.

Art. 7.º El precio de venta será fijado en moneda legal, y se pagará en esta moneda o en su equivalente en buenas letras sobre Londres o Nueva York, a noventa días vista, a satisfacción del Presidente de la República, la mitad dentro del plazo de quince días fijado en el artículo anterior, con deducción del depósito de que habla el artículo 5.º, y la otra mitad, a un año plazo, con el interés de seis por ciento (6 o/o) anual.

Art. 8.º La venta se hará ad-corporis, en el estado en que se encuentren los terrenos, y el Gobierno los entregará en conformidad a las mensuras y linderos que se detallan en los planos formados por la Delegación Fiscal de Salitreras, sin responsabilidad para el Estado, por la menor cantidad de sustancia explotable que resulte en ellos, ni por su cabida.

Art. 9.º La transferencia del dominio se efectuará bajo la responsabilidad del Estado. Las acciones reivindicatorias que pudieren instaurarse sobre los terrenos que el Fisco ofrece en venta, no podrán perseguirse sino sobre el precio obtenido en ésta.

Art. 10.º Los terrenos vendidos y que no se paguen totalmente al contado, quedarán hipotecados a favor del Fisco hasta el pago total de su precio, y el subastador, sometido a lo dispuesto en los artículos 16 y 17 de la ley de 29 de Agosto de 1855, que creó la Caja de Crédito Hipotecario.

En caso de mora en el pago, el subastador abonará un interés penal de doce por ciento (12 o/o) anual, por el tiempo transcurrido, sin perjuicio de la vía ejecutiva.

Art. 11. Se autoriza al Presidente de la República para descontar los créditos correspondientes a las cuotas a plazo de la venta de los terrenos salitrales que se autoriza por la presente ley.

Art. 12. Se autoriza al Presidente de la República para invertir, del producto de la subasta autorizada por el artículo 1.º, hasta la suma de un millón quinientos mil pesos (\$ 1.500.000), para los trabajos de cateo y ubicación de la Pampa del Soronal.

Art. 13. Del producto del remate de terrenos salitrales que autoriza la presente ley, se invertirán, de preferencia, nueve millones de pesos (\$ 9.000.000) en la adquisición de equipo y útiles de explotación para el Ferrocarril de Iquique a Pintaños;

El excedente del producto del remate sobre setenta y un millones de pesos (\$ 71.000.000) se destinará a los siguientes fines:

A la construcción de un ramal del ferrocarril que una los lotes de terrenos salitrales

de Pissis y Nebraska con el Ferrocarril de Iquique a Pintaños.

Quinientos mil pesos (\$ 500.000) a proveer a las necesidades de alimentación de los obreros cesantes por paralización de las faenas del salitre y del carbón;

Dos millones de pesos (\$ 2.000.000) a la creación de un Instituto de Investigaciones y Ensayos de procedimientos de elaboración del salitre y aprovechamiento del carbón;

Quinientos mil pesos (\$ 500.000) para completar los fondos destinados a la construcción del edificio para el Liceo de Hombres de Antofagasta;

Dos millones de pesos (\$ 2.000.000) que aportará el Estado a la formación de cooperativas obreras en la zona salitrera, en conformidad al Reglamento que dicte el Presidente de la República;

Dos millones de pesos (\$ 2.000.000), a la adquisición y construcción de establecimientos de instrucción pública en la República de los cuales se destinarán trescientos mil pesos (\$ 300.000) al Liceo de Hombres de Valdivia;

Doscientos mil pesos (\$ 200.000) para reconstruir la Escuela Normal de Preceptoras de Puerto Montt; y

Quinientos mil pesos (\$ 500.000) para construir la Escuela Normal de Copiapó.

Art. 14. Se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la cantidad de novecientos mil pesos (\$ 900.000) en los gastos que demanda la ejecución de la presente ley.

Art. 15. Esta ley comenzará a regir desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial".

Se acuerda tramitar el proyecto sin esperar la aprobación del acta.

Se levanta la sesión.

1.—FERROCARRIL DE LEBU A LOS SAUCES

El señor OYARZUN (Presidente). — Entrando al objeto de la presente sesión especial, puede continuar su discurso el honorable Senador por Talca, Linares y Maule.

El señor URREJOLA.— Ante todo, señor Presidente, quiero formular ciertas observaciones, que algunos pueden estimar ajenas al proyecto mismo, pero que, sin embargo, tienen alguna relación con él.

En la sesión de ayer, uno de los señores Senadores que se sientan en los bancos de la izquierda, no permitió que yo concluyese siquiera el período de observaciones que había iniciado para manifestar lo indebido que era, a mi

juicio, esa sesión. Y me refiero, en general, a las sesiones especiales, que son indebidas, porque, aun cuando nuestro Reglamento contiene una disposición que permite celebrarlas, su aplicación queda siempre al arbitrio de un sentimiento de dignidad y de honor, pues hay cosas en que la conveniencia y la moral obligan a proceder en contra de lo que el Reglamento establece.

Se han pedido sesiones especiales, distintas de aquellas que hace un mes, por indicación del honorable Senador señor Silva Cortés, se acordaron de cuatro a siete de la tarde los Jueves y Viernes para discutir asuntos industriales. A pesar de estar acordadas estas sesiones, y de que se agregó el proyecto sobre este zarandeado ferrocarril de Lebu a Los Sauces a la tabla de ellas, cinco señores Senadores, apoyados en una disposición del Reglamento que les concede derecho para pedir sesiones especiales, presentaron, el día primero de este mes,—en que había sesión ordinaria y en que pudieron, por lo tanto, hacer indicación para celebrar sesión especial,— presentaron, digo, una petición a la Mesa para que se celebrara sesión de diez a doce los mismos días Jueves y Viernes.

Tal como tuve ocasión de manifestarlo en la sesión de la mañana del Jueves dos del actual, fui notificado de la petición de los cinco señores Senadores solamente cinco minutos antes de las diez de ese día. En los precisos momentos en que me disponía a dirigirme a la notaría del señor Cruz en busca de un documento que debía leer en la sesión de la tarde, durante el debate del proyecto de protección a la industria siderúrgica, tropecé con un sobre que estaba encima de mi escritorio, y que contenía la nota en que se me notificaba de la sesión pedida para esos momentos; es decir, de diez a doce de la mañana; hube, entonces, de desviar mi camino a la notaría y venirme al Senado.

El señor SALAS ROMO.— Tropezó con la citación Su Señoría con un poco de atraso, que si tropezaba antes con ella, llega aquí más a tiempo.

El señor URREJOLA.— En cuanto me incorporé a la Sala, tuve ocasión de hacer ver, en compañía del honorable señor Echenique, los inconvenientes que tienen las sesiones sorpresivas, y aquella lo era, si se considera que varios Senadores, a pesar de habernos retirado al término de la sesión anterior, no tuvimos en ella conocimiento de la sesión que se había solicitado.

Pues bien, en vista de los reclamos que se formularon y de las razones que se hicieron valer, no pudo menos de reconocerse que el Reglamento es deficiente en esta parte, que había

algo que corregir, ya que no es natural que sólo con la firma de cinco Senadores se pueda citar repentinamente a sesión, y se acordó, entonces, encargar a la Comisión de Reglamento el estudio de este punto.

Sin embargo, antes de que la Comisión evacuara su informe, y sin que se me ocurriera,—ninguno de los señores Senadores lo imaginaría tampoco,— que pudiera reincidirse en el mismo vicio que había sido motivo de aquel acuerdo unánime del Senado, pasados unos pocos días, en vez de hacerse indicación en la hora de los incidentes para que se celebrara otra sesión especial, procedimiento que habría permitido que todos los Senadores tuviéramos conocimiento oportuno de ella, se prefirió hacer la petición por escrito por cinco señores Senadores.

Es verdad que los Senadores tienen derecho, basado en la letra del Reglamento, para pedir la celebración de estas sesiones especiales; pero también lo es que moralmente quedaron incapacitados para usar de ese derecho, si se considera que estaba y aún está pendiente el informe de la Comisión de Reglamento, y que en ocasión anterior se manifestó que no es posible violentar a los Senadores para que asistamos al Senado todo el día, que dediquemos todo nuestro tiempo a las labores legislativas, porque, como bien se comprende, todos tenemos actividades que desarrollar, algo que hacer fuera de esta Sala.

Como ya he dicho, señor Presidente, ayer no se me permitió usar de la palabra por un señor Senador que se sentaba a mi izquierda. Entonces pensaba formular indicación para que la sesión de 2 a 4 de la tarde de hoy no se verificara.

En el momento actual, cábeme manifestar mi desagrado y mi protesta por esta nerviosa actitud de los señores Senadores, que se empeñan en arrancar al Senado a viva fuerza una ley cuyo proyecto no es del Ejecutivo, sino que es de origen parlamentario y que no tiene más que unos pocos días de fecha. No me parece conveniente que se violente la acción y la voluntad de los Senadores para obligarlos a hacer número si quieren impedir que se lleve a cabo un desembolso, una exacción fiscal tan cuantiosísima como la que este proyecto significa, y esto, por cuarta, quinta o sexta vez, desde el día desgraciado en que el Estado entró en negocios con la Compañía de Lebu.

Precisamente, nos encontramos en los mismos días en que, dos años atrás, el Senado estaba enteramente entregado a esta misma gestión parlamentaria o administrativa, destinada a arrancar la aprobación de una ley para comprar este malhadado ferrocarril de Lebu a Los Sauces en dieciocho millones de pesos. En esos mis-

mos días, de Setiembre de 1924, el Senado, mediante la acción nerviosa de algunos señores Senadores que se sientan en los bancos de mi izquierda, celebraba sesiones nocturnas destinadas a fatigar y a alejar de la defensa de los fondos públicos a los Senadores que eran guardianes de ellos.

El señor MARAMBIO.— Yo desearía saber si las observaciones que formula el honorable señor Urrejola están ajustadas al Reglamento.

Me parece que, tratándose de sesiones especiales, como la presente, no hay incidentes, y, por lo tanto, los señores Senadores no pueden hacer observaciones sobre materias ajenas al objeto de la sesión. El honorable señor Urrejola principió por algunas explicaciones relacionadas, en cierto modo, con la materia en debate, pero resulta que Su Señoría se va yendo ahora muy lejos de ella; si Su Señoría tiene datos interesantes relacionados con el proyecto mismo, bien podría exponerlos desde luego dentro del tiempo que el Reglamento le concede.

El señor OYARZUN (Presidente).— En la discusión general, la Mesa ha estimado que el honorable señor Urrejola ha podido formular observaciones que, si bien tienen atingencia con la materia en debate, la tienen muy remota; mas, yo espero ahora de la prudencia de Su Señoría se sirva atender los deseos del honorable señor Marambio.

El señor URREJOLA.— Puesto que hoy día está de actualidad el recurso de la medida del tiempo, de que disponen otros Senadores para hacer pasar un proyecto, yo querría saber si puede computárseme el tiempo que he ocupado en este incidente, aunque mi propósito es pedir el aplazamiento del proyecto hasta que venga el señor Ministro de Hacienda, pues no es posible que se siga discutiendo un asunto que representa una exacción fiscal, no ya decenas, sino de casi una centena de millones de pesos, en forma de garantía para una sociedad.

Desde luego, pues, formulo indicación para que se aplace el conocimiento de este proyecto hasta que venga el señor Ministro de Hacienda, y, para este efecto, solicito de la Mesa que se sirva dirigirle oficio pidiéndole que concurra a esta Cámara a dar la opinión del Gobierno sobre si cree conveniente o no que este proyecto se siga tratando.

En todo caso, repito que deseo que el señor Presidente diga si se me cuenta el tiempo reglamentario, dentro del cual pueda desarrollar mis observaciones con respecto a este proyecto, cuando estoy ocupándome de una cuestión previa.

El señor OYARZUN (Presidente).— Como sólo en este momento el honorable Senador da a sus observaciones carácter de indicación previa, me permito preguntarle si pide votación in-

mediata para ella, en la inteligencia de que sea apoyado por dos señores Senadores.

El señor SALAS ROMO.— Yo lo apoyo con mucho gusto.

El señor ECHENIQUE.— Y yo también.

El señor OYARZUN (Presidente).— Entonces, se va a votar la indicación de aplazamiento de este proyecto.

El señor URREJOLA.— Pido votación nominal.

El señor SALAS ROMO.— Pareciera, a primera vista, que al honorable señor Urrejola no se le debiera contar el tiempo que ha estado haciendo uso de la palabra, porque Su Señoría no ha abordado aún el asunto mismo en debate.

El señor OYARZUN (Presidente).— La Mesa ha estimado que el honorable señor Urrejola solamente daba carácter de indicación previa a sus observaciones en el momento en que fué preguntado al respecto por la Mesa; de manera que no cabría contarle el tiempo que ha hecho uso de la palabra.

El señor SALAS ROMO.— En el artículo 56 del Reglamento se establece el derecho de los Senadores para formular estas indicaciones de aplazamiento dentro de la orden del día; de modo que estamos en él, y no podíamos menos de estarlo, porque si Su Señoría lee el inciso final del artículo 46, verá que en sesiones especiales como ésta no se puede formular incidente alguno extraño al orden del día. Cualquier honorable Senador que ha podido provocar este incidente, ha debido estar en el orden del día, o sea dentro de la cuestión en debate, haga o no observaciones pertinentes a esa cuestión. En consecuencia, al honorable señor Urrejola ha estado ya corriéndole el tiempo.

El señor MARAMBIO.— Yo también reclamaría, señor Presidente, porque una vez que un Senador hablara, digamos, una media hora, podría formular al final una indicación previa, y en seguida volver a usar de la palabra por otra media hora, para formular una segunda cuestión previa, y así indefinidamente, frustrando entonces el objeto de la sesión.

El señor TRUCCO.— Sentaríamos un pésimo precedente si no se contara el tiempo que los honorables Senadores hablan en las sesiones especiales; aunque, tratándose del honorable señor Urrejola, no tengo inconveniente para que no se le compute el tiempo que ya ha hablado.

El señor OYARZUN (Presidente).— En vista de las observaciones que han hecho los señores Senadores, les encuentro perfecta razón a Sus Señorías.

El señor URREJOLA.— No he oído bien, señor Presidente.

El señor OYARZUN (Presidente).— Se ha hecho insinuación para que no se cuente el tiempo

po que Su Señoría empleó la primera vez que usó de la palabra; y la Mesa cree que el honorable Senador facilitará en adelante el debate, aceptando dicho temperamento.

El señor URREJOLA.— Cuando comencé mis observaciones, señor Presidente, dije que ya que no se me había permitido ayer usar de la palabra por dos minutos para formular una indicación, iba a hacerlo ahora, y los honorables Senadores permitieron con su silencio que procediera así. De modo que no comprendo ahora cómo se puede computar el tiempo que he ocupado para desarrollar mis ideas, imputándolo al que me corresponde hablar en la discusión del proyecto relativo al ferrocarril de Lebu a Los Sauces.

Ruego al señor Presidente se sirva decirme si las cosas han pasado o no así.

El señor OYARZUN (Presidente).— Su Señoría formuló la cuestión previa cuando fué requerido por la Mesa.

El señor URREJOLA. — Pero yo estaba de hecho formulando una cuestión previa.

El señor OYARZUN (Presidente).— Inmediatamente, yo pregunté a Su Señoría si deseaba que se votara su indicación, y me contestó que sí, para lo cual fué apoyado por dos honorables Senadores.

En consecuencia, la Mesa da por terminado este incidente, y oportunamente consultará a la Sala sobre si se le computa o no al honorable Senador el tiempo que ha hablado.

En votación la indicación del honorable señor Urrejola, para solicitar del señor Ministro de Hacienda se sirva asistir a la discusión del proyecto, que quedaría aplazado mientras tanto.

—**Votada la indicación, resultó desechada por 9 votos contra 2.**

Votaron por la negativa los señores Barros Errázuriz, Concha don Aquiles, Marambio, Medina, Salas Romo, Schürmann, Trucco, Zañartu y el señor Presidente.

A favor votaron los señores Echenique y Urrejola.

Se abstuvieron de votar los señores Barros Jara, Cariola y Silva Cortés.

—**Durante la votación:**

El señor BARROS ERRAZURIZ.— Voto que no, sin perjuicio de que venga el señor Ministro, si lo desea.

El señor BARROS JARA.— No voto, porque no tengo los antecedentes suficientes para poderlo hacer, lo digo con franqueza.

Soy partidario de que se respete ampliamente el derecho de los señores Senadores en la discusión de los proyectos; pero, en el caso de que se trata, no he tenido tiempo de leer el proyecto ni su informe, de manera que no sé qué importancia puede tener la indicación que se vota.

¿Hasta dónde se comprometen las finanzas fiscales con este proyecto, qué desembolso significa él para el Erario?

Convendría dar lectura a los antecedentes.

El señor URREJOLA.— Significa un desembolso de ochenta millones de pesos, o sea, dos millones durante cuarenta años.

El señor BARROS JARA.— En ese caso, creo que el señor Ministro debe estar presente en la discusión del proyecto; pero, él sabrá si viene o no.

El señor CARIOLA.— Me abstengo, honorable Presidente, y espero que quedará constancia de mi abstención.

El señor ECHENIQUE.— Debe esperarse al Ministro.

Voto que sí.

El señor SALAS ROMO.— Como en todos los asuntos de interés público que se han despachado por el Honorable Senado no se ha exigido la presencia en esta Sala de los señores Ministros, a mí me parecería absurdo hacer ahora esta diferencia.

Bastaría con que se le avisara al Ministro para que venga si lo desea.

En consecuencia, voto que no.

El señor TRUCCO.— Voy a votar que no, señor Presidente, porque, además de las razones que ya he dado, existe otra: que la Comisión oyó a los señores Ministros de Hacienda y de Vías y Comunicaciones en dos o tres sesiones, y les pidió que consignaran por escrito sus observaciones, las cuales pueden consultárselas los señores Senadores, si así lo desean.

El señor BARROS JARA.— ¿Oyó al actual Ministro de Hacienda?

El señor TRUCCO.— No, señor Senador; al anterior.

El señor ZAÑARTU.— Voto que no, señor Presidente, porque no creo que en los asuntos de interés público haya necesidad de llamar a los Ministros. Todos los que han sido Ministros de Estado—y yo también lo fui, desgraciadamente—sabemos que los Ministros están muy pendientes de los asuntos que se discuten en las Cámaras; lo contrario, sería suponer que los Ministros viven al margen de los problemas de interés nacional.

El señor OYARZUN (Presidente).— Consulto a la Sala acerca de si se cuenta o no al honorable señor Urrejola el tiempo que ha empleado en fundar su indicación previa.

El señor TRUCCO.— A mí me parece que debería dejarse de lado el caso particular del honorable señor Urrejola, y darle a la consulta de la Mesa un carácter general, o sea, si en casos análogos se debe o no contar el tiempo al Senador que promueve un incidente en sesiones especiales.

En estas sesiones no hay incidentes, y, en consecuencia, todo lo que se ha hablado o todo lo que se ha tratado, ha debido ser, necesariamente, sobre el proyecto en discusión. Ahora, que un Senador, para entrar al debate, haga un rodeo más o menos largo, o que durante sus observaciones formule una proposición previa, eso es otra cosa.

Yo estimo que sobre el particular no se debe sentar un precedente peligroso. Imaginémonos que en un proyecto en debate un señor Senador habla durante media hora y, al término de este tiempo, formula una proposición de carácter previo. Después, habla otra media hora, y vuelve a formular otra indicación previa. En esta forma, el debate se prolongaría indefinidamente.

El señor OYARZUN (Presidente).—Me parece que las observaciones del honorable Senador no tendrían cabida en este caso, porque la Mesa no abriga ninguna duda sobre el alcance que debe dar al Reglamento.

En el caso presente, sólo se trata de la situación particular del honorable señor Urrejola. Y yo tengo entendido que hay asentimiento unánime para no contarle a Su Señoría el tiempo que ha ocupado en el incidente.

En consecuencia, vamos a entrar a la discusión general de este asunto, dándole lectura al proyecto.

El señor SALAS ROMO.— ¿Quién ha solicitado su lectura?

El señor OYARZUN (Presidente).— La ha solicitado el honorable señor Barros Jara.

El señor SALAS ROMO.— Pero, está con la palabra el honorable señor Urrejola.

El señor OYARZUN (Presidente).— En todo caso, vamos a regularizar el debate, empujando por darle lectura al proyecto.

El señor SALAS ROMO.— Si estuviera con la palabra el honorable señor Barros Jara y pidiera la lectura del proyecto, se le podría computar el tiempo correspondiente al señor Senador. Pero no es esto lo que ocurre.

El señor OYARZUN (Presidente).— No se han leído el proyecto ni el informe de Comisión; de tal manera que, para regularizar el debate, la Mesa estima que debe darse lectura a ambos documentos.

El señor URREJOLA.— Rogaría a la Mesa que también hiciera leer la moción, a fin de que el Honorable Senado se forme concepto cabal de toda cuestión.

El señor SECRETARIO.— La moción dice como sigue:

"Honorable Cámara:

La construcción del ferrocarril de Lebu a Los Sauces ha sido, desde hace muchos años,

una aspiración hondamente sentida en las provincias de Arauco y de Malleco, y de la zona inmediata de las provincias de Concepción y de Cautín. Corresponde ella en realidad a una necesidad vital de esa extensa y rica zona del territorio del país, que se encuentra hoy día completamente aislada y perturbada, por causa de ese mismo aislamiento, en el desarrollo que lógicamente tenía derecho a esperar.

La acción del Estado se ha extendido con eficacia hasta los más apartados rincones del territorio; el ferrocarril longitudinal ha permitido la fácil comunicación entre las diversas zonas; numerosos ramales transversales han ido a buscar los productos a los centros de producción a la vez que han permitido su salida a la costa. Única excepción a este estado de cosas constituye la zona formada por la provincia de Arauco y por las regiones vecinas, en la cual no existe un solo metro de riel fiscal.

Abandonados en esta forma por el Estado, los vecinos de la citada región han venido trabajando infatigablemente por obtener el amparo de la iniciativa particular. Tales trabajos, coronados al principio por el éxito, han venido malográndose más tarde por circunstancias que conviene recordar sumariamente.

Ya a principios del siglo, el Congreso Nacional aprobó una ley de concesión y garantía del ferrocarril de Lebu a Los Sauces, otorgada a favor de don Gervasio Alarcón y de quien sus derechos representara. El señor Alarcón organizó una compañía inglesa que inició los trabajos de construcción con grande empeño a lo largo de la totalidad del trazado. Pero errores administrativos y técnicos cometidos por la dirección de esta empresa fueron causa de su fracaso y de que las obras iniciadas bajo tan favorables auspicios se vieran paralizadas, más tarde totalmente suspendidas. La compañía inglesa debió liquidar sin haber adelantado los trabajos en forma definitiva.

Las provincias afectadas solicitaron entonces del Estado la adquisición de las obras de construcción y su terminación. Después de laboriosas gestiones, tal proyecto de adquisición por el Estado fracasó, y no se divisaban ya esperanzas de llevar a término el ferrocarril cuando una sociedad chilena, la Compañía Carbonífera de Lebu, llevó a efecto su adquisición a la compañía inglesa.

La Compañía de Lebu ha trabajado con grande empeño en terminar el ferrocarril y ha logrado poner en explotación las secciones primera y cuarta de esta obra, que unen por un lado el puerto de Lebu con el lago Lanalhue, y por el otro, el pueblo de Purén con la estación de Los Sauces de la red central de los Ferroca-

rriles del Estado, alcanzando en total un desarrollo próximo a 100 kilómetros. Desgraciadamente, las condiciones en que la ley de garantía fué otorgada a esta Compañía han sido de tal naturaleza que le han impedido obtener en el extranjero los capitales necesarios para llevar a término los trabajos de las otras dos secciones del ferrocarril. No ha podido tampoco la Compañía obtener en el país los fondos necesarios, y ha debido limitarse por el momento a poner en explotación las dos secciones ya terminadas, trabajando al mismo tiempo por colocarse en situación de concluir la obra.

La Compañía concesionaria tiene del Estado una garantía de explotación y esta garantía, que ha venido pagándose desde mediados de 1923, sube anualmente a \$ 900,000, moneda legal.

Mientras el ferrocarril de Lebu a Los Sauces no sea totalmente terminado, las secciones primera y cuarta de esta vía férrea, entregadas, como se ha dicho, al tráfico público, no producirán utilidad, y el Gobierno tendrá que pagar íntegramente la garantía anual constituida. En cambio, los estudios e informes de las oficinas técnicas correspondientes, de la Inspección General de los Ferrocarriles Particulares, de la Dirección General de los Ferrocarriles del Estado, han manifestado que la obra de que se trata, una vez terminada, dará utilidades superiores al interés garantizado. Esos mismos informes demuestran, en consecuencia, que, si el Estado adquiere el ferrocarril, lo terminará y lo explotará por su cuenta, y no sólo ahorraría la totalidad del interés garantizado, sino que obtendría aún utilidades efectivas.

Añádase a lo expuesto que la terminación del ferrocarril es indispensable para el desarrollo industrial, agrícola y comercial de las provincias de Arauco y de Malleco, y se comprenderán las necesidades, la justicia y la urgencia que envuelve el proyecto de terminación de esta obra.

Conviene observar aquí, que la zona interior de la provincia de Arauco encierra los más ricos yacimientos de carbón existentes en Chile. Esa riqueza está hoy día muerta, y continuará en tal estado mientras el ferrocarril que podía darle salida a la costa se encuentre en manos de una compañía carbonera y mientras no se le dé salida a la red central de los Ferrocarriles del Estado para abastecerse con los combustibles que pueda explotar toda la zona centro-sur y sur del país. En la explotación de la riqueza carbonífera a que nos referimos, en las facilidades de su salida al mar y la red central de los ferrocarriles, se encuentra uno de los fac-

tores más decisivos para conjurar la crisis del carbón nacional.

En este orden de ideas, debe observarse que la actual zona carbonífera en explotación de Lota y Coronel, sólo tiene con el interior del país la comunicación que le proporcione el ferrocarril de la Compañía Minera e Industrial de Chile, que salva el río Bío-Bío por un puente de dos kilómetros de largo, inmediato a su desembocadura, fácilmente destruíble desde el mar. Si este último evento llegara a producirse, el carbón no podría llegar a los centros de consumidores sino por la vía marítima, siempre insegura.

En cambio, si se termina el ferrocarril de Lebu a Los Sauces, esta vía férrea, completamente al abrigo de toda sorpresa o ataque, permitirá siempre colocar en la red central de los Ferrocarriles del Estado el combustible proveniente del interior de Arauco y de la zona de Curanilahue.

El aspecto fundamental que para la seguridad nacional envuelve esta fase del problema ha sido debidamente apreciado por la Superioridad Militar, la que desde hace muchos años ha venido solicitando que el Estado adquiriera el ferrocarril de Lebu a Los Sauces y ponga término a su construcción.

Si las leyes actuales de concesión y garantía del ferrocarril no han permitido a la Compañía concesionaria obtener los capitales necesarios para su terminación, sólo se divisan dos soluciones que permitirían poner término a esta obra: una de ellas consistiría en mejorar las condiciones de la garantía en forma que permitiera a los concesionarios colocar obligaciones en el mercado extranjero; la otra solución sería la adquisición por el Estado de la parte ya construída y la terminación del ferrocarril por el Estado.

No nos opondríamos a la primera de estas dos soluciones; pero no podemos menos de hacernos cargo de que ella dejaría siempre al ferrocarril en manos de una compañía particular, que vendría a tener así el monopolio del comercio de la zona. Esta sola consideración basta para decidírnos a dar preferencia a la adquisición y terminación del ferrocarril por el Estado.

Es cierto que las circunstancias actuales del Erario Público son difíciles. Pero es fácil salvar esta dificultad, sin aumentar los compromisos actuales del Estado.

La ley número 3335, de 11 de Enero de 1922, que autorizó la construcción de puertos y el empréstito correspondiente a tal objeto, consultó la suma de £ 900,000 para trabajos de mejoramiento en el puerto de Lebu; posterior-

mente, el Gobierno ha estimado que sería suficiente por el momento invertir £ 600,000 en obras marítimas en este puerto. Ahora bien, es evidente que mientras no se termine el ferrocarril de Lebu a Los Sauces, mientras no se desarrolle la explotación de la riqueza carbonífera mediterránea de la provincia de Arauco, el movimiento comercial del puerto de Lebu será forzosamente limitado. Dentro de un criterio verdaderamente práctico, convendría reducir a un minimum suficiente para el embarque expedito del carbón las obras de ejecución inmediata en Lebu, dedicando primordialmente las energías del Estado a la terminación del ferrocarril. Más adelante, una vez concluida la corriente de los productores madereros y de la agricultura hacia el puerto de Lebu, el tonelaje movilizado en este puerto será suficiente para justificar en él inversiones de mayor entidad.

Estas consideraciones nos han conducido a estimar en definitiva que parte de los fondos destinados por la ley al mejoramiento de la bahía de Lebu debe aplicarse al ferrocarril.

No está de más observar, por fin, que la ejecución de los trabajos en las secciones inconclusas del ferrocarril de Lebu a Los Sauces dará ocupación útil a miles de obreros que en la misma zona han quedado cesantes por la suspensión de faenas carboneras y cuya suerte desgraciada merece preferentemente la atención del Estado.

Con el mérito de estas consideraciones, tenemos el honor de someter a la consideración de la Honorable Cámara el siguiente:

PROYECTO DE LEY:

El Presidente de la República, en uso de la autorización que le confieren los artículos 11 y 12 de la ley 3782, de 2 de Setiembre de 1921, procederá a la expropiación del ferrocarril de Lebu a Los Sauces, acreditando el valor de tasación en la Tesorería Fiscal de Santiago, a disposición de los interesados, en bonos de la emisión autorizada por la ley número 3835, de 4 de Enero de 1922, estimados a la par.

Santiago, a ... de Junio de 1926.— **Artemio Gutiérrez.**— **Carlos Werner.**— **R. Medina Neira.**— **Augusto Smitsmans.**— **M. Trucco**".

El informe de mayoría dice como sigue: "Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Obras Pública y Vías de Comunicación ha tomado en consideración la moción de los honorables Senadores señores don Artemio Gutiérrez, don Carlos Werner, don Manuel Trucco, don Augusto Smitsmans y don Remigio Medina en que propone un proyecto de ley que autoriza al Presidente de la Repú-

ca para expropiar las obras del ferrocarril de Lebu a Los Sauces, dentro de las condiciones que el mismo proyecto establece.

La Comisión, reconociendo la importancia de este negocio, y estimando que es de especial conveniencia para el progreso de aquella región llevar a término la construcción de ese ferrocarril, invitó a una de sus reuniones al señor Ministro del ramo y al señor Ministro de Hacienda.

Pudo así imponerse por informaciones suministradas por el señor Ministro de Obras Públicas que el representante de la Compañía concesionaria había elevado al Gobierno una presentación en que solicitaba se elevase a 6 1/2 por ciento la garantía de los capitales necesarios para la terminación de las obras, a fin de llevar a cabo la negociación que sobre el particular tenía pendiente la Compañía con la firma inglesa Boradmore Overseas Corporation Limited.

El señor Ministro expuso su opinión contraria acerca de este asunto y expresó que estimaba de mayor conveniencia para el interés fiscal la adquisición del ferrocarril y su terminación por el Estado.

El señor Ministro de Hacienda hizo presente que en los momentos actuales no sería posible llevar a cabo la adquisición del ferrocarril de Lebu a Los Sauces en atención al estado precario por que atraviesa la situación financiera del Erario público, lo que lo inducía a considerar conveniente la proposición de la mencionada Compañía Inglesa para adquirir los derechos de los concesionarios, siempre que se garantice, durante cuarenta años el interés de 6 por ciento sobre el costo de las obras, pero, reduciendo al mismo tiempo, el plazo de la concesión de 99 a 79 años.

La Comisión, en conocimiento de la opinión de los señores Ministros, acordó oír a uno de los representantes de la Compañía concesionaria con el objeto de reunir mayores antecedentes y poder así llegar a una solución que permita llevar a término la construcción del ferrocarril dentro de condiciones de seriedad y de garantía para el interés fiscal.

El representante de la Compañía dió a conocer las causas a que habían impedido obtener los recursos necesarios para la terminación del ferrocarril, figurando entre ellos el bajo interés garantido y, principalmente, la cláusula que establece que por cada año de retardo sobre los plazos fijados se reducirá en un año el período de la concesión.

La existencia de la citada disposición, establecida con el propósito de compeler al conce-

sionario para terminar los trabajos del ferrocarril, ha tenido efectos contraproducentes, porque coloca la negociación en términos que no dan garantía a la inversión de los grandes capitales que se requieren.

La Comisión, reconociendo la importancia que reviste para el progreso de las provincias de Arauco y Malleco la construcción total del ferrocarril y para su vasta zona de atracción, rica en productos de toda clase, estima justificado otorgar las facilidades que permitan traer al país los capitales necesarios para llevar a cabo esta obra, pero tomando al mismo tiempo, las medidas que resguarden debidamente el interés fiscal.

Animada de este propósito, la Comisión fijó los siguientes puntos básicos para modificar las leyes números 3782 y 3902, que dejan a salvo el derecho del Estado para adquirir en cualquier momento las obras del ferrocarril, materia de la moción en informe:

1.o Que el Estado garantice al concesionario durante cuarenta años en lugar de veinte, un interés de 6 por ciento en vez de 5 por ciento sobre el costo de las cuatro secciones en que la ley divide las obras del ferrocarril;

2.o Que el plazo de la concesión sea de 79 años en vez de 99;

3.o Que se fije el plazo de un año, contado desde la vigencia del proyecto de ley, para iniciar simultáneamente los trabajos de las dos secciones por construir;

4.o Que las obras del ferrocarril deberán quedar terminadas y entregadas al tráfico público, dentro del plazo de cinco años, a contar desde la fecha en que se promulgue la ley en proyecto; y

5.o Que en caso de no darse cumplimiento a las condiciones establecidas en los números 3.o y 4.o caducarían los efectos de la ley, quedando en pleno vigor las leyes números 3,782 y 3,902 y la Compañía concesionaria devolvería al Estado el 1 por ciento de aumento de la garantía que hubiere percibido sobre las secciones 1.a y 4.a ya terminadas.

El aumento de la garantía de 5 por ciento a 6 por ciento, importa un desembolso anual de \$ 180.000 con relación a las secciones entregadas al tráfico.

Ahora bien, este desembolso deberá ser reintegrado en arcas fiscales si los concesionarios no inician simultáneamente la construcción de la 2.a y 3.a secciones dentro del plazo de un año, contado desde la fecha en que se dicte la ley o no dan término dentro de cinco años a contar desde la misma fecha, quedando esta

obligación garantida con las sumas que el Estado debe entregar a la Sociedad constructora por las secciones ya en servicio.

Por lo demás, el pago de la garantía fiscal por los capitales invertidos en las obras no puede considerarse como un gasto o fondo perdido pues, en conformidad el artículo 9.o de la ley 3782, los concesionarios deberán reembolsar al Tesoro Nacional todas las sumas que hubieren percibido por ese concepto con las primeras utilidades que produzca la explotación.

En cuanto al aumento del plazo de la garantía de 20 a 40 años está también debidamente compensado por la disminución de igual número de años del período de la concesión, que queda limitado a 79 años en vez de 99.

En mérito de las consideraciones expuestas, la Comisión tiene el honor de someter a vuestra aprobación el siguiente.

PROYECTO DE LEY:

Artículo 1.o Reemplázanse los artículos 9.o y 14 de la ley número 3.782, de 2 de Setiembre de 1921, por los siguientes:

"Art. 9.o El Estado garantiza a la Empresa concesionaria, por el plazo de cuarenta años, un interés hasta de 6 por ciento sobre el costo de la obra, no excediendo para la primera sección de doce millones de pesos; para la segunda, de seis millones trescientos mil pesos; para la tercera de nueve millones de pesos; y para la cuarta, seis millones de pesos moneda corriente.

La garantía se hará efectiva para cada sección desde que sean terminadas y entregadas al tráfico público, debiendo hacerse al fin de cada año la liquidación de sus entradas y abonándose a la Empresa la diferencia que resulte entre el monto del interés garantido y la entrada líquida de la sección respectiva.

Cuando el producto líquido de alguna o alguna de las secciones fuere mayor que el interés garantido, el exceso entrará a reembolsar al Tesoro Nacional todas las sumas que hubiere erogado por la garantía que establece esta ley, hasta su completo pago.

El derecho del concesionario para cobrar la garantía prescribirá en un año, contado desde la fecha de cada liquidación.

En caso de que el concesionario emitiera obligaciones a plazo, el Estado depositaría la garantía correspondiente en un Banco en cuenta especial, a nombre del concesionario, y asimismo, el concesionario depositará las entradas líquidas en la misma cuenta, sumas que se destinarán exclusivamente al servicio de las obliga-

ciones hasta enterar su servicio anual, pudiendo el concesionario disponer sólo del saldo".

Art. 14. La presente concesión es por el término de 79 años, desde su otorgamiento, transcurridos los cuales el ferrocarril y todos sus accesorios pasarán a poder del Estado, sin cargo ni gravamen algunos".

Art. 2.º El concesionario del Ferrocarril de Lebu a Los Sauces queda obligado a iniciar los trabajos de la 1.a, 2.a y 3.a sección dentro del plazo de un año contado desde la fecha de esta ley, y a entregar la línea totalmente construída al tráfico público dentro de cinco años, contados desde esa misma fecha.

El incumplimiento de cualesquiera de estas condiciones hará caducar la presente ley, quedando, en este caso, en pleno vigor las disposiciones de las leyes números 3,782, de 21 de Setiembre de 1921, y 3,902, de 14 de Diciembre de 1922, y en tal eventuales plazos establecidos por las leyes citadas se entenderán que no se han interrumpido en momento alguno.

Además, el concesionario deberá integrar en arcas fiscales el 1 por ciento de aumento de la garantía que hubiere percibido desde la vigencia de esta ley, sobre el costo de las secciones 1.a y 2.a, ya concluídas.

"Art. 3.º Esta ley regirá desde su publicación en el "Diario Oficial"

Sala de la Comisión, Agosto 12 de 1926.—

Pedro Opazo Letelier.—Augusto Smitmans.—M. Trucco.—Abraham Gatica S.—Manuel Cerda M. Secretario de Comisiones"

El informe de minoría, dice:

"Honorable Senado:

El infrascrito no participa del modo de ver de la mayoría de vuestra Comisión de Obras Públicas y Vías de Comunicación, en la modificación que os propone introducir en las concesiones otorgadas a la Compañía constructora del Ferrocarril de Lebu a Los Sauces, y se halla en el caso de hacer presente los fundamentos de su opinión.

La primitiva concesión para construcción de este ferrocarril, fué otorgada por ley N.º 2137 a favor de don Gervacio Alarcón, el año 1908. En dicha ley se divide el trazado de la línea en dos secciones: la primera de Lebu a Peleco, y la segunda, de este punto a Los Sauces; se garantizaba el 5 por ciento de interés sobre el capital de construcción por un término de veinte años y se fijaba un plazo de tres años para terminar la segunda; si la línea no se terminaba en estos plazos, caducaba la concesión.

Por ley del año 1909 se prorrogó ambos plazos en docientos días.

Por ley del año 1910 se hizo igual prórroga por el mismo tiempo.

Prórrogas posteriores llevaron la concesión a la forma que le dió la ley número 3,782, de 2 de Setiembre de 1921, según la cual el trazado se dividió en cuatro secciones: la primera de Lebu a Peleco, avaluada en cuatro millones de pesos oro de 18 peniques; la segunda hasta Contulmo, en \$ 2.100.000; la tercera hasta Purén, en \$ 3.000.000; y la cuarta hasta Los Sauces, en \$ 2.000.000. La 1.a y 4.a secciones debían terminarse en dos años, y las 2.a y 3.a en cuatro años; si la línea no estaba terminada en los plazos fijados, caducaba la concesión.

La compañía constructora tenía la explotación del ferrocarril por noventa y nueve años después de los cuales pasaba éste al Fisco sin gravamen alguno.

Posteriormente, el año 1922, por ley número 3,902, de 14 de Diciembre, se prorrogó por dos y medio años los plazos fijados para la construcción del ferrocarril y se estableció que si no se iniciaren o terminaren los trabajos en el tiempo señalado, el Estado podría adquirir el ferrocarril y materiales acumulados por un 25 por ciento menos del precio de tasación hecha con arreglo a la ley anterior. Se redujo además, el tiempo de la explotación del ferrocarril por el concesionario, en un año por cada mes de atraso en su construcción, de modo que según esta cláusula hoy vigente, si no está terminado el ferrocarril el 31 de Diciembre de 1935, pasa todo al Estado, sin gravamen ninguno.

En Setiembre de 1924, en los precisos días en que se produjo la disolución del Congreso, se discutía en el Senado el Mensaje del Presidente Alessandri en que proponía un alza en el tipo de interés que se garantizaba al concesionario y un aumento del tiempo por el cual se daba esta garantía.

Por fin hoy, informando una Moción de la representación parlamentaria de la Agrupación de Arauco y Malleco en el Senado y ante una última solicitud del concesionario del ferrocarril, la mayoría de vuestra Comisión de Obras Públicas y Vías de Comunicación, como único medio de obtener los capitales para la construcción del ferrocarril, propone que se eleve el interés que se garantizaba sobre el capital de construcción de la línea del 5 al 6 por ciento, no sólo sobre la parte por construir, sino también sobre la ya construída que hoy importa al Fisco un desembolso de 900,000 pesos, anuales

y que eleva la duración de esta garantía del Estado de los 20 años hoy fijada a 40 años.

Sin entrar a considerar lo que el largo plazo de la garantía que hoy se solicita, significa respecto a las pocas expectativas que los proveedores del capital ven de que este ferrocarril llegue a ser reproductivo, cabe el comparar lo que importa para el Fisco el gravamen que hoy se propone con lo establecido en la ley vigente.

El concesionario afirma que no puede construir las dos secciones que faltan si no se dan las modificaciones que pide. Según esto, el Fisco tendría sólo que seguir pagando dentro de la ley vigente los \$ 900,000 de garantía sobre las dos secciones concluidas, por el plazo de 9 años fijados en la ley 3902 o sea pagaría en total \$ 8. 100,000.

Mediantes las modificaciones propuestas, dice el concesionario que asegura la terminación del ferrocarril.

El capital garantido para su construcción es de \$ 11.100,000, oro de 18 peniques que al interés de 6 por ciento que se garantiza en el proyecto, importaría al año un servicio de 666,000 pesos oro de 18 peniques, o sea \$ 1 millón 998,000 de 6 peniques, anuales; esta garantía sería por 40 años, de modo que la responsabilidad fiscal, según el proyecto que se propone, sería de \$ 79.920,000, en vez de 8 millones 100,000 pesos, que importaría el cumplimiento de la ley actual.

Se dirá que el Fisco sólo estará obligado, según el proyecto de ley, a integrar el 6 por ciento de garantía sobre lo que produzca el ferrocarril; cabe entonces apreciar las entradas probables que él pueda tener.

Personas entendidas, estiman que ese ferrocarril no podría dar ni un 3 por ciento del capital que en él se invierta, y que esta es la razón porque no se encuentran los capitales para su construcción.

En el curso de estas observaciones, han de aparecer los fundamentos de esa opinión; mas, de todos modos resalta una desproporción muy grande entre los gravámenes que se imponen al Fisco por la ley vigente y por el proyecto en informe.

Se dirá que con todo esos sacrificios impuestos a todos los habitantes de este país se ha obtenido ventajas que compensan y justifican esa contribución, y debo analizar este aspecto del proyecto que es del mayor interés.

Entre estas ventajas se destaca en primer lugar la protección a la industria del carbón.

Pasa esta industria por momentos de crisis debidos por una parte al encarecimiento del

costo de producción y por otra, al reemplazo del carbón en los diversos usos que hasta hoy ha tenido este combustible, sea por el petróleo o por la energía eléctrica, producida por las caídas de agua.

El mayor costo de producción se debe al aumento de los jornales y a la disminución de las horas de trabajo, puntos ambos en que los obreros de las minas no pueden o no están dispuestos a ceder. El problema está planteado no sólo aquí, sino también en países como Inglaterra, y el cable nos informa cómo, a pesar de las graves consecuencias que su permanencia trae para el porvenir de esa industria, y a pesar de la ayuda poderosa del Estado a los dueños de las minas inglesas, la dificultad no llega aún a resolverse.

No parece pues, prudente, desentenderse de este factor de perturbación de la industria carbonera nacional.

El uso del petróleo como combustible en calderas, motores etc., produce ventajas de diversos órdenes lo que ha aconsejado adoptarlo en salitreras, propulsión de navas y otros usos, y no es muy probable que las industrias que han hecho instalaciones costosas para la adopción del nuevo combustible vayan a abandonarlas fácilmente.

Mas, la mayor amenaza a la industria del carbón en este país es indudablemente el aprovechamiento de sus innumerables caídas de agua para producir energía eléctrica. Desde la luz, en que el gas sacado del carbón es desplazado por la electricidad, hasta el movimiento de los ferrocarriles, de lo que tenemos un ejemplo en la electrificación de la 1.a sección de los Ferrocarriles del Estado, se ve bajo todos aspectos que este aprovechamiento de la fuerza hidráulica está llamado a producir las mayores ventajas en la economía de la nación, y a ser la base de una fecunda y sólida orientación de sus actividades industriales.

Por lo que hace el consumo de carbón de los ferrocarriles dentro del actual sistema de tracción a vapor, hay que recordar que la 4.a sección se surte ahora con considerable economía de las minas de Mafil en la red central, y que estas minas aumentan su producción y mejoran su calidad a medida que van profundizando sus labores. No habría, pues, en esto, una causa para justificar el gasto que se propone para construir el ferrocarril de Lebu.

Se ha hablado de la posibilidad de exportar el carbón de Lebu a la República Argentina y que esto podría asegurar el porvenir económico de ese ferrocarril. Desgraciadamente es-

ta brillante expectativa no tiene una base sólida.

El precio del carbón inglés en Buenos Aires ha sido más o menos \$ 90 la tonelada. El transporte sólo de la tonelada del de Lebu a esa plaza, a través de los 1.000 kilómetros que tiene que recorrer no podría ser menos que esa suma, y aún hay que anotar que el carbón inglés es de muy superior calidad. Todavía, los descubrimientos de yacimientos petrolíferos la región argentina de Lonquimay no permiten abrigar expectativas de salidas de nuestro carbón a ese país.

Se ve pues que no hay en la protección a las minas de carbón de Lebu un fundamento para embarcar al Erario nacional, que todo los hijos de esta tierra formamos, en el compromiso de pagar una garantía como la que hoy se propone, de tantas decenas de millones como antes he expresado y que debería hacer en un plazo de 40 años.

Hay todavía que considerar otras razones que se invocan para justificar el proyecto. Se habla de la necesidad de impulsar el progreso de las provincias de Malleco y Arauco, facilitando el acarreo de sus productos. En la provincia de Malleco, el Longitudinal Sur se bifurca en el ramal que va a Traiguén y al que continúa al Sur; tiene, además, una línea transversal que une las dos anteriores desde Púa a Traiguén, y cuenta con los ramales que van de Púa a Curacautín hacia la cordillera y de Saucés a Púren, hacia la costa. Tal vez no hay otra provincia del país mejor atendida para sus transportes. La provincia de Arauco a más del ferrocarril de Curanilahue que la atraviesa de Norte a Sur uniendo a Lebu con Concepción, tiene para el servicio de su zona agrícola el ramal de Lebu-Cañete-Peleco, quedando sólo sin ferrocarril la zona montañosa de la cordillera de Nahuelbuta, que no tiene productos que mover.

Por lo que hace a facilitar la salida de los productos de Malleco a la costa, es de recordar que la estación de Púa, que es la más distante del mar y la que ha de servir de punto de arranque del ferrocarril a la Argentina mediante la prolongación del ramal Púa-Curacautín, la estación de Púa digo, está sólo a 12 kilómetros de distancia lineal más lejos de Talcahuano que de Lebu, y que estos 12 kilómetros están de sobra compensados con las mayores gradientes del ferrocarril a Lebu, que llegan en la sección de los Alamos hasta 5 por ciento, más del doble que la gradiente de la cuesta del Tabón, de modo que en definitiva la distancia virtual Púa-

Talcahuano es mucho menor que la Púa-Lebu.

Por otra parte, habrá una ventaja considerable en llevar el término de esa línea internacional a Talcahuano, puerto abrigado naturalmente como pocos en el país, construido vecino a Concepción, la capital del Sur, en vez de llevarlo a Lebu, aislado de todo centro de producción donde no hay puerto y que, como acabo de recordar, queda a una mayor distancia virtual del punto de partida del ferrocarril a la Argentina.

Por fin, habría que considerar que la concentración de los productos de exportación en un solo puerto, en vez de repartirlo en dos que están vecinos, valorizan mucho esos productos por el abaratamiento de los fletes de mar que han de llevar a los mercados de consumo. Las naves ahorran con la concentración de la carga las repetidas arribadas y salidas y las prolongadas estadías que encarecen sus gastos y tienen que recargar sus fletes. Lo que hoy pasa con los puertos de Valparaíso y San Antonio es una lección que los Poderes Públicos de este país no han de olvidar en su política portuaria.

Resumiendo las consideraciones anteriores, se ve que no hay razones ni a favor de la industria del carbón y de la provisión de éste a nuestro ferrocarril; ni para el desarrollo de la producción nacional en otras ramas, ni para el tráfico internacional, no hay razones de ninguna especie que aconsejen gravar el Erario Nacional con las pesadas cargas que el proyecto en informe propone. Según la ley de concesión vigente, el ferrocarril de Lebu a Los Sauces debe pasar a poder del Estado en un plazo de 9 años, para lo que el Estado debe seguir pagando la garantía que asciende a \$ 900,000 anuales, o sea, \$ 8. 100,000.

Según el proyecto en informe el Estado tendrá que asegurar a la Compañía constructora un 6 por ciento de interés, lo que verosímelmente le importará un desembolso de más de 400 millones de pesos.

No hemos tenido hace tiempo que tomar el peso a la pobreza propia de nuestro país, porque las gratuitas e ingentes entradas del salitre han costado la mayor parte de los gastos de la nación.

Hoy que se ven amenazadas esas entradas extraordinarias y que nuestra Hacienda Pública pasa por momento de grave penuria, con el aumento desproporcionado de los gastos fiscales, se impone como norma a los representantes de la nación la mayor prudencia en el gobierno de los caudales públicos.

Sala de la Comisión, a 20 de Agosto de 1926.—**Silvestre Ochagavía**".

El señor OYARZUN (Presidente).—En discusión general el proyecto y los informes respectivos.

Ofrezco la palabra.

El señor URREJOLA.—Comenzaré, señor Presidente, por imponer al Senado de los antecedentes e incidentes de este ya legendario negocio de particulares con el Estado.

El año 1908 una ley concedió a don Gervasio Alarcón, quien cedía sus derechos a una Compañía inglesa, permiso para construir un ferrocarril que partiendo de Los Sauces, estación situada en el ramal de Renaico a Traiguén, llegaría al puerto de Lebu, con 142 kilómetros de extensión.

Se le daba, además, la garantía de 5 por ciento de interés, por 20 años, sobre 11 millones 100 mil pesos oro, hoy 33 millones 300 mil, de 6 peniques, dividida en 2 secciones: la primera, de Lebu a Peleco, avaluada en 4 millones de 18 peniques, y la segunda, de Peleco a Los Sauces, estimada en 7 millones 100 mil pesos de la misma moneda, con 66 y 76 kilómetros de extensión una y otra.

La construcción del ferrocarril fué iniciada con empeño por la Compañía inglesa; pero fué abandonada después de 2 años de trabajo, alcanzándose a construir y a poner en explotación, el trozo Lebu-Los Alamos, más o menos 30 kilómetros, y quedando avanzados los trabajos en las demás partes fáciles, especialmente en la primera sección y en el trecho Sauces-Purén, de la segunda, con 25 kilómetros.

Durante los años de paralización de los trabajos se hicieron entre la Compañía Constructora y el Gobierno, gestiones de venta por una parte y de compra, por la otra de la línea, llegándose a hablar de precios ínfimos—50 mil libras esterlinas;— pero en los años 18 a 20 se trató seriamente y oficialmente de adquirirla, fluctuando los precios entre las 50 mil libras y 250 mil.

Pero en Julio de 1920 se anticipó al Gobierno la Compañía Carbonífera de Lebu y compró la línea completa, con materiales, rieles y equipo, en 222 mil libras, aunque se aseguraba que en este precio actuaba una fortísima comisión, y comenzó la nueva era de actividades congresales y administrativas relacionadas con este ferrocarril, que han rematado en el proyecto que hoy tenemos sobre la mesa del Senado.

En efecto, en una de las sesiones extraordinarias de Febrero de 1921, presentó el Ejecutivo un Mensaje a la Cámara de Diputados por el

cual se proponía otorgar a la Compañía Carbonífera de Lebu las mismas concesiones que habían caducado para la Compañía inglesa fracasada.

Se hicieron, sí, en el Mensaje y por el Congreso dos modificaciones importantes, aunque aparentemente sencillas, que facilitaban a la Compañía Carbonífera las gestiones administrativas que pronto se iniciarían:

Los artículos 5.º y 11 de la primera concesión de 1908 fijaban, respectivamente en dos las secciones en que se dividía la línea para el ajuste de la garantía, y el plazo de 8 años después del cual podría el Estado adquirir el ferrocarril, previo aviso de 2 años.

Pues bien; el Mensaje, y la Ley número 3782 de 2 de Setiembre dividen la línea en 4 secciones para los efectos de la garantía, y suprimen el plazo de 8 años; de manera que el Estado pudiera adquirir la línea al siguiente día de promulgada la nueva ley de concesión.

Para este efecto, el Senado modificó lo dispuesto en el primitivo proyecto de Diputados, sometiendo la tasación del ferrocarril a la mayoría de una Comisión de 3 peritos elegidos por el Presidente de la República, por la Corte Suprema y por la misma Compañía Carbonífera, respectivamente.

Quienquiera que contemple las condiciones en que se ha desarrollado la Empresa Carbonífera de Lebu, que ha pasado por manos de diversos propietarios, sabrá que los carbones que explota, están situados en el puerto o en sus alrededores, y que en el año de mayor explotación—el 17 o el 18—no pasó de 50 mil toneladas, y no se explica cómo dentro del giro de sus explotaciones, ha podido constituirse la Compañía actual en explotador de un buen trozo de ferrocarril y en constructor del resto hasta Los Sauces, sin dinero, ni crédito para reunirlos.

Como prueba de que no contaba con los suficientes capitales, en Mayo de 1922, se dictó la ley 3,857, la que facultaba al Presidente de la República—modificándose el artículo 13 de la concesión—para que permitiera a la Compañía de Lebu hipotecar el ferrocarril al Banco de Chile. Esta operación se ha transformado en emisión de una decena de millones en bonos, que están en poder de los Bancos, Cajas de Ahorros y de particulares que los han adquirido.

Para no interrumpir el orden cronológico de las concomitancias de esta negociación ferrocarrilera, debo volver un poco atrás.

Pocos meses después de la Concesión de Setiembre del 21, en Noviembre del mismo año, presentó el Presidente de la República a la Cá-

mara de Diputados un mensaje rumbo que proponía por de pronto la inversión de 100 millones en la construcción del Transandino por Lonquimay, compra del Ferrocarril de Lebu a Los Sauces y terminación de lo inconcluso, y unión de este ferrocarril con el de Curanilahue, etc.

Para hacer estos gastos, cuyo monto final era un problema, se consultaba un impuesto interno al carbón nacional, de 2 y 3 pesos, según su calidad, y uno de 3 pesos en oro de 18 d. al carbón y de 4 pesos al petróleo importados.

No se ha presentado a las Cámaras legislativas un proyecto más impresionante: la prensa santiaguina, con rara uniformidad, aparecía llena de artículos encomiásticos y ninguno contrario al gran plan de construcciones y adquisiciones.

Se ligaba la construcción del transandino por Lonquimay y la compra y conclusión del Ferrocarril Lebu-Los Sauces, al auge inmenso de la industria carbonífera; porque, si es verdad que las minas mismas de Lebu no dan mayores expectativas, los carbones de la zona del interior, alrededor de Los Alamos, son tan buenos y de tan fácil explotación, que—decían los apóstoles de estas obras—saldrían al mercado en condiciones de no sufrir competencia.

Los carbones salidos de la provincia de Arauco por este ferrocarril, llegarían al mercado de Buenos Aires y Bahía Blanca en cantidades enormes y sin competencia posible. Así lo decía el Ministro firmante del Mensaje, cuando afirmaba que el Transandino transportaría unos 5 millones de toneladas de carbón por año, al mercado argentino, donde se consumían 20 millones a un precio de 45 chelines.

Entretanto, lo positivo es que a la Argentina no se importaban entonces más de 800 mil toneladas de carbón inglés, en lugar de los 20 millones; que realmente se colocaban a 45 chelines—90 pesos nuestros—; pero es también positivo que el flete de una tonelada en los 1,211 kilómetros de Lebu a Bahía Blanca, costaría 97 pesos 80 centavos de nuestra tarifa, un poco más que el precio del carbón chileno en nuestros mercados... También es positivo que el consumo del carbón chileno en nuestro país no pasaba entonces de un millón de toneladas, al cual nunca concurrían las minas de Lebu con más de 50 mil toneladas.

También es positivo que las minas o los terrenos carboníferos del interior de esa provincia de Arauco, están alrededor de la Estación de Los Alamos y que no hay inconveniente para que sus productos salgan para Lebu, como cual-

quiera de los productos de la zona servida por la primera sección hasta Cañete y Peleco.

La cuarta sección, de Purén a Los Sauces, que comprende el resto de las zonas buenas de cultivo de la provincia, sirve perfectamente para sacar sus productos a la línea centro austral. En cuanto al territorio que corresponde a la 2.ª y 3.ª secciones, es la parte más quebrada de la provincia y está sometida a las condiciones de tantas regiones agrícolas que no gozan de los beneficios de un ferrocarril a la mano.

Los alegatos que se hacían en obsequio del Transandino y de la lógica adquisición por el Estado del Ferrocarril Lebu-Sauces, que iba a ser su proveedor, se basaban en una ilusión que no resiste un soplo.

En efecto, la línea Lebu-Sauces se une con nuestro ferrocarril Longitudinal en Púa, de donde arranca el futuro Transandino por Lonquimay, y basta exhibir las distancias que separan a Púa de Lebu y de Talcahuano, para que se desmorone el plan de vaciamiento de la Argentina y de las provincias de Malleco y Cautín al Pacífico, por Lebu.

La estación de Púa dista de Lebu 222 kilómetros y de Talcahuano, 224: sólo dos kilómetros lineales más lejos de Talcahuano, pero muchos virtuales más cerca, porque la primera línea es accidentada y con fuertes pendientes, y la segunda, suave por demás.

Hasta las capitales de 3 de los 4 departamentos de Malleco dependen más de Talcahuano que de Lebu, si tomamos nota de que Angol dista 15 kilómetros, Victoria 20, y Collipulli 56 menos que de Lebu. Y en la misma provincia de Arauco, uno de sus tres departamentos, el de Arauco, no está ligado a Lebu sino administrativamente; porque tiene su bahía propia donde embarcar sus productos, y se sirve del Ferrocarril de Curanilahue a Concepción, que lo atraviesa.

Voy, señor Presidente, a dar lectura a un artículo que me vi precisado a publicar en la prensa de Valparaíso, porque en la de Santiago no se podía escribir nada que fuera contrario a este plan. Llevé este artículo a un diario en que tenía grande acción respecto de lo que se publicaba, el Presidente de la Compañía Carbonífera de Lebu, y no me fué admitido, como tampoco fué aceptado en "El Mercurio" ni en "La Nación".

Ahora bien, sin que yo pudiera sospecharlo, esta publicación produjo una serie de incidentes en la prensa, en el Congreso y fuera de él, que dieron al traste, como consecuencia, con aquel plan tan ingenioso urdido para gestionar a la opinión pública, a fin de hacerla consentir que Lebu es una entidad digna de ser tomada en cuenta por los estadistas chilenos.

El artículo a que me refiero, con el título "El Transandino por Lonquimay y la exportación del Carbón", fué publicado en "La Unión" de Valparaíso el 25 de Diciembre de 1921, cuando se tramitaba en la Cámara el Mensaje relativo a la administración por el Estado del ferrocarril de Lebu a Sauces, y ruego al señor Secretario se sirva darle lectura.

El señor SECRETARIO. — Dice así: "Las concesiones o permisos para construir ferrocarriles internacionales sólo podrán hacerse en virtud de una ley y previa determinación de las tarifas de transporte y de las condiciones en que habrá de efectuarse el intercambio comercial".—(Proyecto de ley presentado por el ex-Ministro don Enrique Zañartu y aprobado por el Senado con pequeña variación, en sesión del 28 de Julio de 1912.)

"La prensa de la capital, con uniformidad digna de observación, aplaude y propaga un verdadero plan de obras ferroviarias que consulta el mensaje pasado a la Cámara de Diputados por el Ministro de Obras Públicas señor Jaramillo, cuya realización demandaría tan sólo un centenar de millones, que habrían de invertirse a corto plazo y con recursos sacados a viva fuerza de las Empresas carboníferas mediante un impuesto de producción por tonelada.

Ya el Congreso acaba de votar una ley por la cual se autoriza al Gobierno para construir buen número de ferrocarriles que dormían largo sueño, y ocho puertos— dos de ellos ya iniciados—; puertos (2) y ferrocarriles (1) que se autorizan junto con un empréstito de 7 millones y medio de libras esterlinas.

El nuevo plan de obras ferroviarias ha sido recomendado, lo mismo que los recursos, por las Comisiones de Obras Públicas y de Hacienda. Lleva, por consiguiente, recorrido lo más escabroso del camino. Las principales de estas obras son:

El Transandino por Lonquimay.

El Ferrocarril de Los Sauces a Lebu.

El Transandino, con una extensión de 140 kilómetros desde Curacautín a la línea límite, no tiene estudios definitivos sino en una pequeña parte, lo más suave, o sea el arranque de Curacautín, en no más de 10 ó 20 kilómetros. Su presupuesto total no bajará de 20 millones oro, 0 90 millones papel, a razón de 150 mil pesos de 18 peniques por kilómetro, que en un transandino no puede estimarse subido: es bajo, seguramente.

El Ferrocarril de Los Sauces a Lebu, con 142 kilómetros de largo, tiene construídos y en actividad los 25 kilómetros que unen al puerto con la estación Los Alamos; lo demás, hasta Los Sauces, está por construirse. Entre lo

en explotación y lo por construirse, no parecerá exagerado presuponer 18 millones oro, o sean 54 millones en moneda corriente, a razón de 125 mil pesos oro por kilómetro, con equipo. Hay que tomar nota de que el terreno es accidentado y se recorrerá, atravesándola, la cordillera de Nahuelbuta.

Este ferrocarril es de propiedad de la Compañía Carbonífera "Lebu", que compró un año atrás sus derechos a la Sociedad extranjera que obtuvo esta concesión por ley del año 1908, que le daba la garantía del 5 por ciento sobre 11 millones de pesos oro, por 20 años. Poco después de esta compra la "Lebu" obtuvo por ley de Mayo último, que se le otorgasen los mismos beneficios que la del 908 daba a la Compañía extranjera. Según dicha ley, se obliga a la "Lebu" a iniciar los trabajos en el plazo de un año y terminarlos en cuatro. La primera y cuarta secciones serían terminadas en dos años. La cuarta, parte de Los Sauces hasta Purén y la primera de Lebu a Peleco.

El mensaje del Gobierno consulta la compra de estos derechos a la Compañía Carbonífera "Lebu", y la construcción de lo que falta por hacer. Aparece, pues, el Gobierno pidiendo autorización para construir — invirtiendo dineros que no tiene — un ferrocarril que por ley reciente debe llevar a cabo una compañía particular, y en época en que todo el que palpa el desastre irreparable de los ferrocarriles fiscales auspicia la idea de que sea entregada su explotación a particulares... ¿Qué no sería buena explotadora, a juicio del Gobierno, la Compañía "Lebu", o ésta prefiere — ejercitando al efecto sus influencias — que el Gobierno de Chile le compre sus derechos?

Según la ley de Agosto último, en caso de compra de esta concesión, el Gobierno pagará todo a justa tasación de peritos, más un 10 por ciento. La Compañía Lebu compró sus derechos a la extranjera por 225 mil libras, si no erraban las noticias publicadas; de manera que, si fueran tasadas las obras concluídas e iniciadas y el material existente, en lo que se pagó por la Lebu, ésta perdería. Si fueran tasadas en más, haría un negocio que subiría en proporción al exceso sobre las 225 mil libras pagadas por la Compañía. Porque, parece, la Lebu no ha iniciado aún la prosecución del ferrocarril.

La mente del Gobierno al propulsar tan activamente ante el Congreso la construcción del Transandino por Lonquimay, la adquisición y conclusión del ferrocarril de Sauces a Lebu y costosísima construcción de este puerto, es en-

grandecer la industria carbonífera facilitando la exportación del carbón chileno a la República Argentina.

Pareciera, desde luego, regular que si el carbón de Lebu hubiese de estar destinado a la exportación por el interior, no fuese conveniente comprometer en el puerto el medio centenar de millones vetados en el proyecto ya aprobado por el Congreso. Según la estadística oficial, Lebu produjo el año 1919 sólo 50 mil del total de 1 millón 485 mil toneladas de carbón producido por las minas chilenas. Esa producción, aumentada diez veces, no alcanzaría a llenar la demanda argentina, según el mensaje oficial.

El Ministro firmante del mensaje ha partido de la base ineludible de que el carbón chileno puede colocarse fácilmente en el mercado de Buenos Aires y sus informantes le han hecho declarar que la Argentina importa y consume 20 millones de toneladas, de las cuales 5 millones pueden ser desplazadas por el carbón chileno.

De tal manera se ha sugestionado la opinión a este respecto, que "El Diario Ilustrado" de meses atrás publicaba un reportaje hecho a "un distinguido ingeniero", quien decía: los carboneros chilenos se enriquecerían a sí mismos y enriquecerían al país, con los 1,000 millones de pesos, importe de la exportación de los 20 millones de toneladas; y el Fisco recibiría 100 millones de derechos por el impuesto proyectado de 5 pesos en los 20 millones de toneladas... La renta del salitre, decía, no haría falta, porque la riqueza subterránea de Chile austral la supliría a corto plazo.

Los datos ilusorios procedentes que han movido al Ministro firmante del mensaje sobre este Transandino, han sido desvanecidos por el más representativo de los industriales carboníferos, don Carlos Cousiño, presidente de la Sociedad Minera e Industrial de Chile, que explota las minas de Arauco, Curanilahue y Lota, o sea, las dos terceras partes del carbón producido en Chile. Representa también, indudablemente, la opinión del segundo de los grandes productores, la Compañía Schwager, de Coronel, que en 1919 produjo 400 mil toneladas del millón y medio total. Uno y otro consideran inconveniente el impuesto proyectado, tanto por encarecer la vida industrial del país que no puede desarrollarse sin carbón, y significa un mayor déficit de los Ferrocarriles de dos millones de pesos, como, principalmente, porque el objeto de él sería absolutamente ineficaz, desde que es un sueño pretender competir en la Argentina con el carbón inglés o el americano.

El señor Cousiño desvirtúa la creencia ministerial de los 20 millones de toneladas importadas a la Argentina, y asevera que, si llegó la importación antes de la guerra europea a 4 mi-

llones, el último año sólo fué de 700 mil toneladas. Su precio llegó a 47 chelines—47 pesos de 12 peniques—y es una ilusión infantil hacer llegar a Buenos Aires o a Bahía Blanca el carbón chileno, cuando el flete terrestre valdría más que el precio del carbón inglés en aquellos puertos, y, diremos nosotros, más que el precio a que se vende el chileno a los Ferrocarriles del Estado.

Para comprobarlo basta exponer el precio ajustado el año 20, para ese año y el actual, por los carbonos de Schwager, Lota, Curanilahue y Arauco, con calorías que se acercan a las del carbón inglés: 73 pesos por tonelada a bordo Valparaíso y San Antonio, o en carro en Concepción. Los de Máfil, Penco, Lirquén, Mailef y Los Lagos, similares a los de Lebu, se contrataron a 50 pesos, que corresponde al precio de 73 pesos en proporción, dadas las calorías más altas de aquellos carbonos.

El flete terrestre de una tonelada a través de la cordillera, sería, con las actuales tarifas chilenas, desde Lebu a Bahía Blanca—1,211 kilómetros — de 82 pesos. Suponiendo que, cuando se realizara la unión de Curacautín con Zapata hubiesen bajado las tarifas en 25 por ciento, quedaría siempre gravado el carbón de Lebu en Bahía Blanca con un flete de 60 pesos por tonelada, que es más que el valor del carbón inglés en aquel puerto, sin tomar en cuenta todavía las pocas calorías del primero...

En artículos de las secciones editoriales, y sin firma, de "El Diario Ilustrado", se prestigia porfiadamente este plan de adquisición y construcción del Ferrocarril de Sauces a Lebu y del transandino por Lonquimay estableciendo distancias antojadizas. Insisten los articulistas en fijar la distancia de Lebu a Bahía Blanca en 800 kilómetros, suprimiendo los 411 que faltan para la verdadera distancia de 1,211 kilómetros, como pasamos a detallar: Lebu a Los Sauces y Púa, 222 kilómetros; Púa a Curacautín, 48; Curacautín a la línea divisoria, 140; línea divisoria a Zapala, 115; Zapala a Bahía Blanca, 686 kilómetros.

Así como estos publicistas sin firma disminuyen la verdadera distancia a Bahía Blanca, técnicas que encarecen enormemente el acarreo a través de las cordilleras. Según ellos, la vía cordillerana poco se diferencia de la central: "se desarrolla sin grandes dificultades en un terreno plano o de faldeos suaves, exigiendo sólo la construcción de un túnel de importancia". ¡Ojalá fuera verdad tanta ilusión!

Podemos, en cambio, afirmar que en la parte chilena del Transandino, además del túnel o túneles que el articulista reconoce, hay considerable número de kilómetros con pendientes y contra-pendientes fuertes, que encarecen la construcción y la explotación posterior. La sección

argentina, de la línea divisoria a Zapala, que es la única que tiene estudios, porque los de la chilena apenas se inician, demarca pendientes de 2 1/2 por ciento en 50 kilómetros, y 585 metros de túneles: es doblemente más áspera que la sección del Tabón de nuestra línea de Santiago a Valparaíso.

Propagan los articulistas sin firma de "El Diario Ilustrado" lo que los demás artículos de la sección oficial de los otros diarios de la capital: que el puerto de Lebu es la salida obligada al mar de los productos que de la Argentina vinieran por el Transandino de Lonquimay. Con esta sugestión se prestigia hasta convertir en verdad absoluta la necesidad de construir el Ferrocarril de Los Sauces a Lebu, siendo el Estado su constructor, para que no haya línea extraña en la explotación del Transandino hacia el mar. Esta sugestión es culpable de falta de estudio, tan fácil como una simple suma, como se verá en seguida:

Púa, estación de término en la Línea Central de la vía de Curacautín, dista, como ya se ha dicho, 222 kilómetros de Lebu por la vía en proyecto de Los Sauces. Entretanto, de Talcahuano por la vía central en explotación dista 224 kilómetros; sólo 2 kilómetros lineales más que de Lebu.

Pero los ingenieros, que toman en cuenta, para calcular los gastos y tiempo de la explotación ferroviaria, la distancia virtual pueden afirmar con los que conocen las asperezas de la línea en proyecto que esta distancia virtual es mayor a Lebu en 100 o más kilómetros que a Talcahuano.

Cae, pues, ante las cifras inflexibles anotadas, el telón que ha oscurecido la vista de los congresales que votan ciegamente un centenar de millones para la adquisición de un ferrocarril particular y su conclusión, y para las obras de un puerto que no es la salida natural del transandino. Talcahuano o Puerto Saavedra que está más cerca aún y para el cual se votó gruesa suma para iniciarlo, los puertos llamados a recibir los productos que por él vinieran.

De todo el plan de obras proyectadas por el Ministro de Obras Públicas, deben merecer excepción en nuestra crítica una sola línea férrea, que obedece a evidente conveniencia de actualidad: la unión línea de Curanilahue con la estación de Los Alamos. Con esta corta construcción quedaría unido Lebu con Concepción, como lo están todas las minas intermediarias hasta Coronel.

Nos cabe todavía llamar la atención a una

relajación de los buenos principios administrativos por cuya aplicación se dieron memorables batallas en el Congreso y en la prensa, y que hoy se olvidan. Esas fructíferas batallas afirmaron la buena teoría de que las obras públicas no pueden iniciarse sin que antes precedan **estudios y presupuestos definitivos** en los cuales se basen las **propuestas públicas**. No los tiene ninguna de las obras consultadas en los proyectos gubernativos, o congresales, que son materia de estas líneas.

Sin embargo, en estos proyectos gubernativos se consultan centenares de millones para estas obras antes de que se tenga estudio ni presupuesto definitivo de alguna de ellas. Y articulistas que escriben en la sección oficial de "El Diario Ilustrado" que veló siempre por aquellos saludables principios de buena administración, y Ministros respetables propician y prestigian la idea de iniciar estas obras tan luego sean ley de la República" para dar trabajo a los cesantes de los albergues!

Y ¿qué decir de la autorización pedida por el Gobierno y tramitada tan fácilmente hasta aquí, para iniciar un transandino sin estudiar ni presupuestos, al parecer por administración, cuando no precede, ni coincide iniciativa?

¿Olvidan los mismos que votaron el proyecto de ley estampado en el comienzo de estas líneas, o el proyecto de acuerdo que la Cámara de Diputados votó el 1.º de Agosto de 1912? Una y otra votación, casi unánimes en ambas Cámaras, afirmaban el concepto de que **no debiera emprenderse línea internacional alguna sin que precediese un previo acuerdo sobre intercambio comercial.**

Es de esperar que, siquiera los que votaron aquellos proyectos impidan que por encima de ellos, se quebrante su criterio y se atropellen los buenos principios que guiaron su voto".

El señor URREJOLA.—Este artículo fue publicado el día 25 de Diciembre del año 21. Pero parece que no había sido leído o masticado por la redacción del diario que estaba servida por redactores muy antiguos, muy celosos del interés público y que entonces, especialmente, se revelaron como tales, porque el día 29 del mismo mes el diario reprodujo oficiosamente el artículo esta vez con tinta lacre.

Esto prueba el grado de ofuscación de los criterios que la dirección del diario había palpado como reinante en todas las esferas de la opinión pública, a consecuencia de las novelas, fantasía y bellezas forjadas por los patrocinantes de este negocio que según ellos y tal vez por

arte de encantamiento, convertiría a Lebu en el puerto de los puertos de Chile y de Suramérica.

No hay exageración al decir que después de toda aquella campaña sostenida a diario por los tres grandes órganos de la prensa de Santiago, sobre todo mientras se ventilaba en la Cámara de Diputados este mensaje fantástico, la opinión se había convencido de que estaba próximo el

advenimiento de la unión de los dos grandes puertos transatlánticos.

El señor OYARZUN (Presidente).—Permítame el honorable Senador. Habiendo llegado la hora, se levanta la segunda sesión especial del día de hoy y se abre la tercera.

Antonio Orrego Barros.
(Jefe de la Redacción).
