

# Sesión 26.a extraordinaria en 11 de Enero de 1928

## PRESIDENCIA DEL SEÑOR OVARZUN

### SUMARIO

1.—Se trata del proyecto sobre adquisición por el Estado del Ferrocarril de Lebu a Los Sauces.  
Se levanta la sesión.

### ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Azócar, Guillermo	Núñez, Aurelio
Barros E., Alfredo	Ochagavía, Silvestre
Cabero, Alberto	Oyarzún, Enrique
Concha, Luis E.	Piwonka, Alfredo
Cruzat, Aurelio	Rivera, Augusto
Echenique, Joaquín	Sánchez G., Roberto
Gutiérrez, Artemio	Schürmann, Carlos
Korner, Víctor	Silva C., Romualdo
Marambio, Nicolás	Silva, Matías
Medina, Remigio	Urrejola, Gonzalo

### ACTA APROBADA

SESION 23.a EXTRAORDINARIA EN 4 DE ENERO DE 1928

Asistieron los señores Oyarzún, Barros Errázuriz, Cabero, Carmona, Concha don Aquiles, Concha don Luis E., Echenique, Gutiérrez, Korner, Marambio, Medina, Núñez Morgado, Ochagavía, Sánchez, Schürmann, Silva Cortés, Smitmans, Trucco, Urrejola, Valencia, Viel, Yrarrázaval y Zañartu.

El señor Presidente da por aprobada el acta de la sesión 21.a, extraordinaria en 28 de Diciembre próximo pasado, que no ha sido observada.

El acta de la sesión anterior (22.a extra-

ordinaria) en 3 del actual, queda en Secretaría, a disposición de los señores Senadores, hasta la sesión próxima para su aprobación.

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

### Mensaje

Uno de Su Excelencia el Presidente de la República con el cual comunica que ha resuelto incluir entre los asuntos de que puede ocuparse el Congreso en el actual período de sesiones extraordinarias el proyecto de ley por el cual se concede, por gracia, a doña Cristina y a doña Florencia Prieto, hermanas del ex-Ministro Diplomático don Víctor Manuel Prieto, una pensión de montepío de dos mil cuatrocientos pesos anuales.

Se mandó archivar.

### Oficios

Cuatro de la Honorable Cámara de Diputados.

Con el 1.o comunica que ha aprobado un proyecto de ley sobre autorización a la Municipalidad de Viña del Mar para cambiar el nombre de la actual calle del "Cerro" de esa ciudad por el de "Doctor Teodoro von Schroeders".

Pasó a la Comisión de Gobierno.

Con el 2.o comunica que ha aprobado un proyecto de acuerdo sobre concesión a la "Sociedad "Santiago Watt", Protectora de Maquiastas y Fogoneros de los Ferrocarriles de Chile", del permiso requerido para conservar la posesión de un bien raíz.

Con el 3.o comunica que ha aprobado un

proyecto de acuerdo sobre concesión del mismo permiso a la institución "Protección Mutua de Empleados Públicos de Chile".

Pasaron a la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia.

Con el 4.º comunica que ha aprobado las modificaciones introducidas por el Senado en el proyecto que modifica la legislación vigente sobre zonas de temperancia limitada en las provincias de Tarapacá y Antofagasta.

Se mandó archivar.

### Informes

Dos de la Comisión de Obras Públicas y Vías de Comunicación, recaídos en el Mensaje en que Su Excelencia el Presidente de la República inicia un proyecto de ley sobre concesión de una pensión al Inspector de Agua Potable y Desagües, don Miguel Portus;

Y en el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados sobre autorización para la adquisición por el Estado del Ferrocarril de Lebu a Lcs Sauces.

Quedaron para tabla.

Dos de la Comisión Revisora de Peticiones recaídos en la moción en que don Enrique Oyarzún y don Romualdo Silva Cortés inician un proyecto de ley sobre concesión de pensión de gracia a doña Enriqueta Pérez viuda de Carvallo y a doña Enriqueta Carvallo viuda de Ortúzar.

Y en las siguientes solicitudes de pensiones de gracia:

De doña Amelia y doña Tránsito Valverde García;

De doña Rosa y doña Blanca Valdivieso Araos;

De doña Rosalía y doña Lucrecia Vicuña y Vicuña;

De doña Josefina Hodges Andrews;

De doña Margarita del Río Urrutia y doña Emelina Urrutia viuda de Concha; y

De doña Rita Contreras Zepeda.

Quedaron para tabla.

Uno de la Comisión de Ejército y Marina recaído en la solicitud en que doña Elena Gutiérrez Rojas pide pensión de gracia.

Pasó a la Comisión Revisora de Peticiones.

### SOLICITUDES

Una de don Luis Bañados Espinoza en

que pide se vuelva nuevamente a Comisión el Mensaje ya informado por la Comisión de Educación Pública referente a la concesión de una pensión de gracia.

Pasó a la Comisión de Educación Pública.

Una de doña Rebeca Ugarte viuda de Aufer, en que pide pensión de gracia.

Pasó a la Comisión de Ejército y Marina.

En el tiempo destinado a los asuntos de fácil despacho, se pone en discusión general y particular a la vez, el proyecto de ley iniciado en un mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República, sobre concesión de un suplemento al ítem 973 del Capítulo VII del presupuesto del Ministerio de Obras Públicas y Vías de Comunicación, para la terminación de las obras de abrigo del puerto de Valparaíso y de los trabajos complementarios del mismo.

Usan de la palabra los señores Barros Errázuriz, Echenique y Núñez Morgado.

El señor Barros Errázuriz formula indicación para que se redacte este proyecto en la siguiente forma:

"Artículo único. Autorízase al Presidente de la República para invertir la suma de cuatro millones de pesos en la terminación de las obras de abrigo del puerto de Valparaíso y en los trabajos complementarios del mismo.

Estos fondos se deducirán del exceso producido sobre el cálculo del rendimiento de los derechos sobre el salitre en el año 1927".

Por asentimiento tácito, se da por aprobado el proyecto en la forma propuesta por el señor Barros Errázuriz.

A continuación, y por asentimiento unánime, se pone en discusión general y particular a la vez, el proyecto de acuerdo de la Honorable Cámara de Diputados, sobre concesión del permiso requerido para conservar la posesión de varios bienes raíces al "Cuerpo de Bomberos de Rancagua".

No habiendo usado de la palabra ninguno de los señores Senadores, se declara cerrado el debate y por asentimiento tácito, se da por aprobado el proyecto.

Su tenor es como sigue:

## PROYECTO DE ACUERDO:

"Artículo único.—Concédese a la institución denominada "Cuerpo de Bomberos de Rancagua", con personalidad jurídica otorgada por decreto N.º 559, de 28 de Marzo de 1924, expedido por el Ministerio de Justicia, el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil, para que pueda conservar, hasta por cincuenta años, la posesión de los bienes raíces ubicados en la ciudad de Rancagua, que a continuación se indican, y cuyos respectivos deslindes son:

Sitio N.º 1, ubicado en la calle de O'Carroll, por el Norte, con el lote N.º 96 al Sur, calle O'Carroll; al Oriente, lote N.º 5; y al Poniente, lote N.º 7.

Sitio N.º 2, ubicado en la Avenida Brasil, por el Norte, con la Avenida Brasil; y al Sur, Oriente y Poniente, con don Efraín Guzmán.

Sitio N.º 3, ubicado en la calle de Bueras, por el Norte, con don Martín Bravo; al Sur, con doña Mercedes Amadora Pino; al Oriente, con don Mauricio Cortés; y al Poniente, con la calle de Bueras".

Por asentimiento unánime se toma, en seguida, en consideración la solicitud en que don Samuel G. Coles, pide se le conceda la rehabilitación de ciudadanía.

Se da lectura al informe de la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia, en que formula el respectivo proyecto de ley de rehabilitación.

No habiendo usado de la palabra ninguno de los señores Senadores, se declara cerrado el debate.

Por asentimiento unánime, se aprueba el proyecto de ley en la forma propuesta.

Su tenor es como sigue:

## PROYECTO DE LEY:

"Artículo único. Rehabilitase al señor don Samuel George Coles, en la calidad de ciudadano chileno que le fué conferida por carta de naturalización de 19 de Agosto de 1896, y que tiene perdida por haber admitido, sin especial permiso del Congreso, empleos de Gobiernos extranjeros, durante la vigencia de la Constitución de 1833".

En los incidentes, el señor Barros Errázuriz, formula indicación para suprimir la sesión del próximo Lunes 9 del corriente.

Usa de la palabra el señor Medina.

El señor Echenique modifica la indicación en el sentido de que a contar desde la próxima semana, las sesiones ordinarias se celebren los días Martes, Miércoles y Jueves a las horas de costumbre.

Por asentimiento unánime, se acepta esta indicación.

El señor Núñez Morgado y señor Marambio usan de la palabra para proponer que se trate con preferencia en la parte de la sesión destinada a los asuntos particulares de gracia, del mensaje sobre concesión de pensión a don Miguel Portus.

Habiéndose observado que como se trata de un mensaje, tiene preferencia reglamentaria, los señores Marambio y Núñez Morgado no insisten en sus observaciones.

El señor Presidente formula indicación para que el proyecto de la Honorable Cámara de Diputados de que se dió cuenta en la sesión anterior, sobre pavimentación de diversas comunas vecinas a Santiago, pase en informe a las Comisiones unidas de Hacienda y de Obras Públicas y Vías, en vez de enviarse solamente a este última, como se había acordado.

Por asentimiento unánime, se acepta esta indicación.

El señor Marambio formula indicación para que se tomen en consideración inmediatamente las modificaciones introducidas por la Honorable Cámara de Diputados, en el proyecto de ley despachado por el Senado, que modifica el Código de Minería en la parte que regla el régimen de caducidad de las pertenencias mineras por falta de pago de la patente.

Discutida la primera que se refiere al reemplazo del artículo 131 del Código de Minería, usan de la palabra los señores Marambio, Silva Cortés, Echenique, Yrarrázaval y Concha don Aquiles.

Cerrado el debate, se acuerda por asentimiento unánime rechazar esta modificación.

Por el mismo asentimiento, se aceptan las modificaciones de los artículos 2.º, 3.º, 4.º, 5.º, y 6.º

Al tratarse del artículo 3.º, usan brevemente de la palabra los señores Marambio e Yrarrázaval.

El artículo transitorio agregado por la Honorable Cámara de Diputados, se rechaza por asentimiento tácito, como consecuencia del rechazo de la primera modificación.

Queda terminada la consideración de las modificaciones.

A indicación del señor Presidente, se acuerda tramitar los diversos proyectos en las sesiones extraordinarias que resten sin esperar la aprobación del acta.

Continuando en la hora de los incidentes, usa de la palabra el señor Concha don Luis Enrique para referirse a la conveniencia de fomentar el turismo en el Sur de Chile y a la inversión de los fondos destinados a la construcción de habitaciones baratas para obreros y empleados.

El señor Urrejola formula diversas observaciones sobre la conveniencia de destinar fondos para el fomento de la exportación de vinos.

Habiendo llegado el término de la primera hora, se procede a tomar la votación destinada a dirimir el empate que se produjo en la sesión anterior, acerca del artículo 3.º del proyecto de la Honorable Cámara de Diputados, sobre autorización para contratar un empréstito para la construcción del camino de Punta Arenas a Puerto Natales.

Por once votos contra cinco y una abstención, se da por aprobado el artículo.

Se suspende la sesión.

A segunda, y conforme al acuerdo adoptado en sesiones anteriores, se constituye la Sala en sesión secreta para tratar de asuntos particulares de gracia y se adoptan las resoluciones de que se deja testimonio en acta por separado.

Se levanta la sesión.

## CUENTA

Se dió cuenta:

1.º De los siguientes oficios de la Honorable Cámara de Diputados:

Santiago, 9 de Enero de 1928.— Con motivo del mensaje, informe y demás antecedentes, que tengo la honra de pasar a manos de Vuestra Excelencia, la Cámara de Diputados ha dado su aprobación al siguiente

### PROYECTO DE LEY:

“Artículo 1.º Establécese un derecho de matanza de diez centavos por cabeza de ganado lanar, que se beneficie en los frigoríficos y grasería del Territorio de Magallanes.

Art. 2.º Se autoriza al Presidente de la República para invertir el producto de este impuesto en los gastos que demande la instalación y mantención en Magallanes de los servicios de Policía Sanitaria de los animales y de experimentación agrícola, dependientes del Departamento de Agricultura del Ministerio de Fomento.

Art. 3.º En la ley anual de presupuestos se consultarán los fondos necesarios para los gastos que se autorizan por esta ley.

Art. 4.º La presente ley regirá desde la fecha de su publicación en el Diario Oficial”.

Dios guarde a Vuestra Excelencia.—**J. Francisco Urrejola**.—**Alejandro Errázuriz M.**, Secretario.

Santiago, 9 de Enero de 1928.— Con motivo del mensaje, informe y demás antecedentes, que tengo la honra de pasar a manos de Vuestra Excelencia, la Cámara de Diputados ha dado su aprobación al siguiente

### PROYECTO DE LEY:

“Artículo único. Sustitúyese el artículo 3.º de la letra a) del artículo 42 del decreto-ley N.º 755, de 16 de Diciembre de 1925, por el siguiente:

“Podrán ser eximidas de este impuesto las instituciones de beneficencia pública o privada y los establecimientos particulares de instrucción, siempre que un decreto supremo así lo declare”.

Dios guarde a Vuestra Excelencia. — **Francisco Urrejola**. — **Alejandro Errázuriz M.**, Secretario.

Santiago, 9 de Enero de 1928.— Con motivo del mensaje e informe que tengo la honra de pasar a manos de Vuestra Excelencia, la Cá-

mara de Diputados, ha dado su aprobación al siguiente

PROYECTO DE LEY:

"Artículo 1.º El Banco Central de Chile, de acuerdo con la Superintendencia de Bancos, fijará las tasas de interés que las empresas bancarias y la Caja Nacional de Ahorros puedan pagar sobre las distintas clases de depósitos, y determinará la proporción que debe existir entre las tasas de intereses que fijen estas instituciones y las tasas de descuentos establecidas por el Banco Central.

La Superintendencia de Bancos deberá fiscalizar el cumplimiento de los acuerdos que el Banco Central, tome sobre lo establecido en el inciso anterior y denunciará sus infracciones, las que serán penadas con una multa a beneficio fiscal equivalente al monto de las utilidades obtenidas con la infracción.

Art. 2.º Esta ley comenzará a regir desde su publicación en el Diario Oficial".

Dios guarde a Vuestra Excelencia. — **Francisco Urreloja.** — **Alejandro Errázuriz M.,** Secretario.

Santiago, 9 de Enero de 1928.— Con motivo del mensaje e informe, que tengo la honra de pasar a manos de V. E., la Cámara de Diputados, ha dado su aprobación al siguiente

PROYECTO DE LEY:

"Artículo 1.º Los Bancos y la Caja Nacional de Ahorros, que en su oficina principal y en sus sucursales, fijen para las operaciones a plazos no mayores de noventa días, un interés o descuento que con comisiones y otros gastos no exceda, en conjunto, en más de dos y medio puntos de la tasa que el Banco Central de Chile cobra a los Bancos, por descuento o redescuento, quedan autorizados para reducir sus encajes en la siguiente proporción: al quince por ciento (15 o/o) sobre sus depósitos y obligaciones a menos de treinta días y al seis por ciento (6 o/o) sobre sus depósitos a plazo.

Los Bancos que no tengan su oficina principal en Santiago o Valparaíso, y cuyo capital no exceda de diez millones de pesos (10.000.000 de pesos), podrán cargar en tales operaciones hasta un tres y medio puntos de diferencia, sin perjuicio del beneficio de la disminución del encaje que se establece en el inciso anterior.

Los gastos de cobranza en lugares donde el Banco Comercial o la Caja Nacional de Ahorros no tengan oficina, no se considerarán comprendidos en el término del inciso 1.º del presente artículo.

El Superintendente de Bancos podrá, según los casos, fijar lo que pueda cobrarse por este motivo.

"Art. 2.º Para que los Bancos Comerciales o Caja Nacional de Ahorros puedan acogerse a los beneficios de la presente ley, la Superintendencia de Bancos debe certificar previamente el hecho de que la tasa o descuento de la Caja o Banco respectivo, cumple con lo dispuesto en el inciso 1.º del artículo 1.º

Art. 3.º Esta ley comenzará a regir desde la fecha de su publicación en el Diario Oficial".

Dios guarde a Vuestra Excelencia. — **Francisco Urreloja.** — **Alejandro Errázuriz M.,** Secretario.

2.º De cinco informes de Comisiones.

Los cuatro primeros, de la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia, dicen como sigue:

Honorable Senado.

Están pendientes del estudio de vuestra Comisión de Legislación y Justicia, numerosas solicitudes sobre amnistía de las penas impuestas por el delito electoral de doble inscripción, deducidas, entre otros, por los ciudadanos Juan Esteban Cabrera Monje, Ignacio Molina, Raimundo Morales Pizarro y Antonio Huenchan Quintul.

Estas solicitudes, suscritas todas ellas por personas de condición social modesta, acusan que no ha habido de parte de los solicitantes el ánimo de infringir la ley, que es lo que caracteriza el delito, según nuestra legislación penal, sino que ignorancia del texto legal en unos casos y, en otros, informaciones erradas que les fueron suministradas por terceros y que los llevaron, de buena fe, a ejecutar un acto que ellos supusieron encaminado a cumplir una ley que no conocían, cuando en realidad, constituía precisamente su infracción.

Las sentencias judiciales recaídas en los procesos correspondientes están ajustadas a derecho.

Las solicitudes a que este informe se refiere no proporciona a la Comisión antecedente alguno que, en forma fidedigna establezca la circunstancia de la falta de malicia o ánimo de delinquir en qué poder apoyar la proposición de un proyecto de ley favorable a los peticionarios, no obstante que esta circunstancia se deduce de los términos de las presentaciones referidas y de todas las actuaciones producidas por los acusados en los procesos correspondientes.

De estarse única y exclusivamente a las reglas legales, vuestra Comisión de Legislación y

Justicia se vería, pues, en el caso de proponeros el rechazo de estas solicitudes. Sin embargo, se hace necesario considerar, a este respecto, el daño que significa para estos modestos hombres de trabajo y sus familias la aplicación de una sanción que no merecen, porque cometieron la infracción sin el ánimo preconcebido de causar un perjuicio o de aprovecharse de la doble inscripción.

Las elecciones últimamente producidas han dejado de manifiesto la ausencia de aquellos fraudes electorales, tan frecuentes en épocas anteriores, que reconocían como antecedente inmediato la comisión previa, calculada e inteligente, de delitos como los sancionados en los expedientes antes referidos.

Esta corrección electoral, junto con acusar una mayor cultura del electorado, abona la afirmación de los solicitantes en el sentido de que procedieron de buena fe.

Es innegable que entre los infractores habrá algunos que trasgredieron la ley con ánimo de lucrar. El deseo muy legítimo de alcanzar a estos últimos con todo el rigor de las sanciones correspondientes, no puede llevar, sin embargo, a mantener sujetos a la aplicación de esas mismas penas a aquellos ciudadanos que incurrieron en la contravención por ignorancia de las disposiciones, relativamente nuevas, que rigen en materia electoral, considerando, sobre todo, que estos últimos constituyen la inmensa mayoría de los infractores.

Aparte de las solicitudes ya referidas de que ha sido dado conocer a vuestra Comisión de Legislación y Justicia, relativas al delito de doble inscripción, ha tenido oportunidad de tomar conocimiento y despachar otras referentes a otro acto criminoso cuya comisión, según ha podido comprobarse, no ha obedecido en la enorme mayoría de los casos a ningún propósito malicioso. Nos referimos a la inconcurrencia de parte de los miembros de las juntas electorales, de las mesas receptoras y de los colegios escrutadores a las reuniones determinadas por la ley.

Las diligencias para perseguir la responsabilidad de los contraventores de la Ley de Elecciones continúan todavía adelante. Seguramente habrá gran cantidad de ciudadanos que se encuentran en las mismas condiciones de los que a este informe se refiere entre aquellos que aún no han sido sometidos a proceso y que pueden serlo o lo serán próximamente.

Estas consideraciones mueven a los miembros de la Comisión de Legislación y Justicia a

proponeros un proyecto de ley de amnistía para ambas clases de infractores de la Ley Electoral, con motivo de las elecciones producidas hasta la fecha, solicitando, al mismo tiempo, del Honorable Senado, quiera recabar del Gobierno la inclusión de este proyecto entre los de la convocatoria al actual período de sesiones extraordinarias, atendida la circunstancia de que transcurrido un mayor plazo se hará ilusorio el beneficio de la amnistía para los ciudadanos que actualmente están sufriendo la pena que les ha sido impuesta por la infracción que cometieron.

Este proyecto vendría a resolver no sólo los casos a que se refieren las solicitudes relacionadas al comienzo, sino también la situación general de los actuales y presuntos procesados por delitos de carácter electoral de la naturaleza de los que se dejan indicados.

#### PROYECTO DE LEY:

Artículo 1.º Concédese amnistía a los ciudadanos que hayan sido condenados, que estuvieren actualmente procesados o que debieren serlo por los delitos de doble inscripción o inconcurrencia a las reuniones de las Juntas Electorales, de las Mesas Receptoras y de los Colegios Escrutadores, cometidos con ocasión de las elecciones producidas con anterioridad a la fecha de la presente ley.

Art. 2.º Esta ley comenzará a regir desde la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

Sala de la Comisión, a... de Enero de 1928.—

**A. Cabero.— Romualdo Silva Cortés.— Nicolás Marambio M.— A. Valencia— Luis Enrique Concha.**

Honorable Senado:

Impuesta vuestra Comisión de Legislación y Justicia de los antecedentes acompañados a una solicitud deducida por don José Carbó, en su carácter de presidente de la Corporación denominada "Centro Catalán" de Santiago, sobre permiso para conservar la posesión de un bien raíz que tiene adquirido en esta ciudad, tiene a honra recomendar a vuestra aprobación el siguiente

#### PROYECTO DE ACUERDO:

"Artículo único — Concédese a la corporación denominada "Centro Catalán", de Santiago, con personalidad jurídica otorgada por decreto N.º 1333, expedido por el Ministerio de Justicia, con fecha 26 de Junio de 1908, el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil, para que pueda conservar, hasta por cincuenta años, la posesión del predio que tiene

adquirido en la calle de Agustinas de esta ciudad y que es parte de la casa y sitio signada con el N.º 721 de la calle ya expresada, bajo los siguientes deslindes: al Norte, don Arturo Larmarca y hermanos; al Sur, calle de las Agustinas; al Oriente, Joaquín Cerveró; y al Poniente, parte de la casa N.º 721, de la calle de las Agustinas, de propiedad de don Carlos Larraín Caldera.

Sala de la Comisión, a ... de Enero de 1928.  
**—A. Cabero.— Nicolás Marambio M.— Romualdo Silva Cortés.— Luis Enrique Concha.— Absalón Valencia.— F. Altamirano Z.,** Secretario.

Honorable Senado:

Por escritura de 19 de Julio de 1905, otorgada en Angol ante el Notario don Carlos Figueroa Unzueta, inscrita en el competente registro, con fecha 20 del mes y año ya expresados, la Sociedad de Artesanos de Socorros Mutuos "La Unión", adquirió un bien raíz en la antedicha ciudad.

Acogiéndose a lo dispuesto en la ley No 4124, de 30 de Junio último, viene ahora, por solicitud deducida en 19 de Diciembre de 1927, por su presidente don Manuel Avendaño, en solicitar de la legislatura el permiso necesario para conservar la posesión del expresado bien raíz.

Vuestra Comisión de Legislación y Justicia ha comprobado que se encuentran en forma los antecedentes acompañados a la referida presentación, y, en esta virtud, os recomienda la aprobación del siguiente

**PROYECTO DE ACUERDO:**

"Artículo único.— Concédese a la institución denominada Sociedad de Artesanos de Socorros Mutuos "La Unión", de Angol, con personalidad jurídica, otorgada por decreto N.º 3629, expedido por el Ministerio de Justicia, con fecha 31 de Diciembre de 1901, el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil, para que pueda conservar, hasta por cincuenta años, la posesión de la casa y sitio que tiene adquirido en la calle Prat N.º 375 de la expresada ciudad, bajo los siguientes deslindes: al Norte, calle de Prat; al Sur, antes con propiedad de la sucesión de don Teodoro Morner, hoy don Tomás Romero; al Oriente, con sitio y casa de las hijas de don Guillermo Benavides; y al Poniente, propiedad que fué de don Antonio Kind, hoy Sociedad Elissonde Hnos.

Sala de la Comisión, a ... de Enero de 1928.  
**—A. Cabero.— A. Valencia.— Nicolás Marambio M.— Luis Enrique Concha.— F. Altamirano Z.,** Secretario.

La Honorable Cámara de Diputados ha aprobado, recientemente, un proyecto de ley sobre aumento de la remuneración de los funcionarios del orden judicial, proyecto que, tramitado a esta Comisión de Legislación y Justicia, ha sido en ella materia de un detenido examen durante varias reuniones, a las que concurrió el señor Subsecretario del ramo.

Considerando primeramente, en sus líneas generales, el proyecto de ley en estudio, mereció la aprobación unánime de la Comisión en cuanto al aumento de los sueldos se refiere, pues, estima que en todos los regímenes y circunstancias debe procurarse al personal de jueces la independencia económica necesaria para alejarlo de toda preocupación que en algún modo pueda entorpecer su absoluta consagración a la delicada labor que le está confiada y alejarlo, también, de las suspicacias y recelos de los litigantes sometidos a su jurisdicción. Aparte de esta razón de carácter general no es posible prescindir del hecho evidente de que el personal de la judicatura está mal rentado.

Desde este punto de vista el proyecto en informe es, pues, conveniente y oportuno.

En el día de hoy cabe considerar, sin embargo, con relación a esta clase de proyectos, un hecho de la mayor importancia: nos referimos a la situación económica fiscal que, por la extensión de sus efectos y su repercusión en todos los órdenes de la vida nacional, es necesario contemplar de preferencia a los intereses de un gremio o repartición pública determinada.

En estas condiciones, la Comisión de Legislación y Justicia entiende prestar su aprobación al aumento de sueldos propuesto en la seguridad de la ausencia de déficit en los presupuestos públicos.

La segunda cuestión materia de estudio fué el sistema especial de financiamiento de este proyecto, sistema que consiste en una contribución impuesta a los notarios por cada escritura que otorguen o cada actuación de protesto de letras que realicen.

Los emolumentos notariales fueron objeto de un aumento decretado en el año de 1925, que los elevó casi al doble. La práctica ha demostrado que, en cierto modo, ese aumento es desproporcionado, exagerado y excesivamente gravoso para el público que ha menester de la intervención de esta clase de funcionarios.

Cualesquiera que sean, sin embargo, las consideraciones de este u otro género que pudiera hacerse al respecto, no contribuyen a justificar el sistema de financiamiento a que nos venimos refiriendo. En efecto, es contrario a las buenas prácticas de administración y a la justicia tribu-

taria, el imponer a un determinado grupo de ciudadanos un gravámen especial encaminado a satisfacer las necesidades de otro grupo, también determinado, de los mismos.

Aparece más lógico y más conforme con los principios que dejamos relacionados, el que, si se consideran excesivos los derechos notariales, se les rebaje a los términos justos y precisos, liberando al público del gasto que significa ese presunto exceso y arbitrar, por otro lado, una fuente de recursos que pese por igual sobre la masa de todos los contribuyentes para cubrir los desembolsos que importa el aumento de sueldos de un personal que tiene jurisdicción general sobre esa misma masa.

La Comisión hizo valer estas consideraciones; pero, de una parte, la falta de elementos para determinar un nuevo financiamiento y, de la otra, la insistencia del Gobierno, manifestada por el señor Subsecretario de Justicia en mantener el régimen ya expresado, la indujeron, en definitiva, a aceptarlo, ya que estaba penetrada de la justicia del aumento y era de todo punto necesario financiar este proyecto que juzga equitativo.

Sin perjuicio del acuerdo indicado, la Comisión confía que, en virtud del estudio que se haga más adelante de la escala de sueldos de todos los funcionarios del servicio judicial y de su financiamiento, se procure salvar los inconvenientes que se dejan apuntados.

La dictación del decreto expedido por el Ministerio del Interior que modifica la división territorial del país, planteó ante la Comisión una tercera cuestión de carácter general, relativa a la condición del personal de jueces afectados por sus disposiciones. Con este motivo, solicitó del señor Subsecretario de Justicia la manifestación del sentir del Gobierno a este respecto, quien expresó que, a su juicio, debía aprobarse el proyecto en estudio en los mismos términos formulados sin considerar para nada los efectos del ya citado decreto de reorganización, pues el Ejecutivo se proponía iniciar en breve un Mensaje que considera la situación no sólo de los jueces suprimidos, rebajados de categoría y demás, sino que la de todo el personal de las distintas reparticiones públicas que se encontraran en análoga situación.

La Comisión de Legislación y Justicia acordó aceptar esta insinuación del Gobierno.

Por lo que hace a las disposiciones particulares del proyecto en estudio, tomó, además, las siguientes resoluciones, en mérito de las consideraciones que, a continuación, se hacen valer.

Con respecto al artículo 1.º, acordó incluir a los jueces de Antofagasta en el rubro 5.º, o

sea, en el de los jueces de letras de mayor cuantía de ciudad asiento de Corte de Apelaciones y de cabecera de territorio, con un sueldo anual de 33,000 pesos, retribución que estimó ser la mínima posible para que un funcionario de esta naturaleza pueda atender, con el rango debido, los crecidos gastos que impone el costo de la vida en esa localidad. Además, durante largos años se ha equiparado el Juzgado de Antofagasta a los de asiento de Corte, situación ésta que, también, consulta el presupuesto de 1928.

Los rubros 9.º y 10, referentes a los relatores y secretarios de la Corte Suprema y de las Cortes de Apelaciones, respectivamente, se elevaron de 34,000 a 40,000 pesos el primero, y de 30,000 a 36,000 pesos el segundo. Esta enmienda fué acordada en razón de un pedido expreso del señor Ministro de Justicia quien ha sometido a vuestra consideración una nota encaminada a este aumento, invocando para ello, entre otras consideraciones, la situación de equivalencia de estos funcionarios con los Ministros de Cortes de Apelaciones y Jueces de Letras de Mayor Cuantía de Santiago, en su caso, situación que han sancionado diversas disposiciones legales y que también les atribuye el último escalafón judicial.

Como consecuencia de la anterior modificación, acordó otra, de mera forma, que consiste en trasladar los rubros 9.º y 10 del proyecto de la Honorable Cámara de Diputados, al lugar que les corresponde dentro de la escala del artículo 1.º en razón del sueldo asignado a los funcionarios a que esos rubros se refieren.

En este mismo artículo acordó, además, suprimir los dos incisos finales que establecen el aumento en porcentajes determinados de los sueldos de los secretarios de juzgados y del personal inferior de las Secretarías de las Cortes y Juzgados y la imputación de este mayor gasto.

El señor Subsecretario de Justicia expresó el deseo del Gobierno en orden a la supresión de estos incisos, debido a que ellos importan un mayor gasto de \$ 682,384.80, cuyo servicio no aparece suficientemente estudiado. Además, no es tanta comprendido en los beneficios del aumento todo el personal inferior y, finalmente, la diferencia de porcentaje en el aumento conduciría a la inconsecuencia de otorgar mayor remuneración a los porteros del Tribunal que a algunos de los últimos oficiales de la Secretaría correspondiente.

El señor Subsecretario expresó que el Gobierno se proponía iniciar, cuanto antes posible, un proyecto de ley que considerara la situación del personal a que se refieren los incisos supri-

midos, en forma de obviar los defectos que aminoró respecto de estos mismos.

Con el voto en contra del señor Senador don Luis Enrique Concha, quien estuvo por mantener los incisos finales del artículo 1.º, la Comisión acordó la supresión en la inteligencia de que el Gobierno apresurará la proposición del Mensaje anunciado por el señor Sub-secretario, pues estima de toda justicia y equidad el aumento de las remuneraciones del personal afectado con esta medida.

A propósito de este artículo el señor Senador don Romualdo Silva Cortés, hizo reserva de su derecho para proponer ante el Senado que se incluya en el rubro 7.º, o sea con un sueldo de 25,000 pesos a los jueces de ciudad cabecera de provincia que hayan dejado de serlo con motivo del decreto que reorganiza la división territorial de la República, como una manera de evitarles a estos funcionarios que hoy día ganan un sueldo de 25,500 pesos el perjuicio de verse reducidos a una categoría de renta todavía inferior.

Por su parte el honorable Senador don Luis E. Concha hizo reserva para formular indicación en el sentido de incluir a los funcionarios a que se refiere la reserva del señor Senador por Maule entre los jueces del rubro 6.º, o sea, con una renta anual de 30,000 pesos, mientras permanezcan en su actuales funciones; y, además, para que se eleve de 20,000 a 24,000 pesos el sueldo de los jueces de letras de mayor cuantía de los departamentos comunes.

El artículo 2.º, fué aprobado con el voto en contra del señor Senador don Luis E. Concha y en las mismas condiciones lo fué el artículo 3.º

A indicación del Gobierno y con el voto en contra del mismo señor Senador, se acordó agregar entre los funcionarios a que se refiere el artículo 4.º, los que presten sus servicios en el nuevo territorio de Aysen. La justicia de esta enmienda no requiere de mayores consideraciones para que quede de manifiesto.

Se suprimió el artículo 5.º, en razón del acuerdo adoptado a propósito de los rubros 9.º y 10, del artículo 1.º

En el artículo 6.º y a indicación también del Gobierno, se acordó eliminar el Juzgado de Concepción de entre los que se suprimen por este artículo, en consideración a que por el decreto que modifica la división del territorio nacional, quedan suprimidos los juzgados de Talcahuano que tienen un movimiento de 1.218 causas y el de Puchucay con 212 causas, las que se acumularán a los juzgados de Concepción, recargando

en un porcentaje igual a las sumas indicadas, el trabajo de los tres juzgados que dejará subsistentes el acuerdo de la Comisión.

En el inciso 1.º del artículo 7.º se acordó además, incluir entre los juzgados de letras de menor cuantía que se suprimen, el de Puerto Natales, pues a esta localidad va a corresponderle un juzgado de letras de mayor cuantía, en razón de que el decreto administrativo recientemente expedido la hace capital de un departamento del territorio de Magallanes.

En este mismo inciso, el señor Luis E. Concha hizo reserva de su derecho para proponer al Honorable Senado la no supresión del juzgado de letras de menor cuantía de Talcahuano cuyo mantenimiento se hace, a su juicio, necesario, por el número de causas que tiene en tramitación, no inferior a 1,700 y por la numerosa población obrera radicada en ese puerto.

Con el voto en contra del señor Senador don Luis Enrique, se acordó, asimismo, suprimir el inciso 3.º de este artículo que establece un juzgado de menor cuantía en la comuna de Viña del Mar habida consideración a que la necesidad que este inciso trata de servir es mucho menor que la que se hace sentir en otras localidades donde, sin embargo, no se la ha atendido con el ánimo de no perjudicar el equilibrio definitivo del proyecto de ley en estudio.

A propósito del artículo 9.º el señor Senador don Absalón Valencia declaró que sólo aceptaba la supresión de los juzgados de menor cuantía en consideración a la formal promesa que en este acto hace el señor Sub-secretario del Ministerio de Justicia, en nombre del Gobierno, en el sentido de que, muy en breve, someterá a la consideración del Congreso un proyecto sobre creación gradual de juzgados de menor cuantía en aquellas localidades en que la práctica manifieste la conveniencia de establecerlos, proyecto que evitará las perturbaciones y molestias de todo orden que, a juicio del señor Senador, se producirían en el caso de que se acordara la supresión lisa y llana de estos juzgados sin arbitrar, al mismo tiempo, otras medidas como la que expresa el señor Sub-secretario.

En el artículo 10 se acordó suprimir la intervención de los Colegios de Abogados en la determinación de los actuales jueces de menor cuantía que hayan de continuar prestando sus servicios. Además, y como consecuencia de la enmienda acordada en el inciso 2.º del artículo 7.º se acordó suprimir en este artículo la frase referente al juzgado de Viña del Mar.

La Comisión tuvo en un principio el pro-

pósito de señalar en el mismo proyecto las normas a las cuales debiera ajustarse la elección de entre los actuales jueces de los que continuarían en el servicio; pero no insistió en ellas después de la declaración hecha por el señor Subsecretario de Justicia en el sentido de que esa pauta la dará el escalafón judicial próximo a dictarse y en el cual se establecerá la calificación en tres grados distintos del personal de la judicatura: empleados meritorios; empleados satisfactorios y empleados deficientes, no pudiendo ser ascendidos sino los incluidos en la primera categoría. Expresó que esta previa calificación será el mejor antecedente para hacer la selección a que este artículo se refiere.

Fundándose en razones que derivan de la antigua ley orgánica y que las leyes posteriores se han encargado de mantener y relativas a la paridad de categoría entre los defensores públicos de Santiago y Valparaíso y los respectivos jueces de letras de mayor cuantía, el Gobierno insinuó, a propósito del artículo 11, que se sancionara en el artículo 1.º del proyecto esta equivalencia, consultando en ese artículo los rubros correspondientes.

La Comisión estimó de justicia acceder a esta insinuación y, al efecto, os propone la enmienda correspondiente al artículo 1.º de la ley en proyecto.

Como ninguno de los rubros que se contienen en el artículo 15 determina el impuesto fiscal que corresponderá satisfacer a los notarios de ciudades cabeceras de territorios, se estimó por la Comisión que había interés en no dejar entregada la cuestión relativa a este punto a interpretaciones y dudas de ninguna especie, sobre todo hoy día que, por el decreto tantas veces referido, se establece otro territorio más fuera del antiguo de Magallanes.

En este sentido os recomiendo la aprobación de la enmienda respectiva.

En el artículo 16, el honorable Senador don Alberto Cabero hizo reserva de su derecho para proponer el fraccionamiento del impuesto de papel sellado y estampillas correspondiente al protesto de letras con relación a la cuantía de la obligación que ellas representan. Expresó, asimismo, el temor de que el impuesto especial que por este artículo se establece vaya a repercutir en forma directa sobre el deudor, pues para ello les bastará a los notarios cobrar los derechos correspondientes a esta actuación con sujeción estricta a la ley que los autoriza para cobrar hasta \$ 44.50 por dicha diligencia, suma que por acuerdo de los mismos funcionarios interesados, ha sido reducida a \$ 36, que es lo que actualmente perciben.

En el inciso 2.º del artículo 17 se acordó una modificación de redacción que consiste en sustituir las palabras "será castigado con la pérdida de su empleo..." por estas otras: "...sufrirá la pérdida de su empleo sin perjuicio..."

A insinuación del Gobierno, se acordó agregar al artículo 1.º transitorio, entre las citas legales que contiene, la siguiente: "... y a lo prescrito en el decreto N.º 564 bis, de 6 de Abril de 1927, expedido por el Ministerio de Hacienda..."

El artículo 2.º transitorio ha sido suprimido en razón del acuerdo adoptado a propósito de los rubros 9.º y 10.º del artículo 1.º y del artículo 5.º

En consecuencia, la Comisión de Legislación y Justicia os propone la aprobación del proyecto de ley en informe, con las modificaciones que a continuación se significan con letra mayúscula y que inciden en los artículos que se transcriben.

#### Artículo 1.º

A contar desde el 1.º de Enero de 1928, los funcionarios del orden judicial que a continuación se expresan, gozarán de los siguientes emolumentos:

Ministro y Fiscal de la Corte Suprema . . . . .	\$ 50,000.—
Ministros y Fiscales de la Corte de Apelaciones de Santiago . . . . .	45,000.—
Ministros y Fiscales de las demás Cortes de Apelaciones . . . . .	40,000.—
RELATORES Y SECRETARIOS DE LA CORTE SUPREMA . . . . .	40,000.—
Jueces de Letras de Mayor Cuantía de Santiago . . . . .	36,000.—
RELATORES Y SECRETARIOS DE LAS CORTES DE APELACIONES . . . . .	36,000.—
DEFENSORES PUBLICOS DE SANTIAGO . . . . .	36,000.—
Jueces de Letras de Mayor Cuantía de ciudad asiento de Corte de Apelaciones y de cabecera de Territorio Y DE ANTOFAGASTA . . . . .	33,000.—
DEFENSORES PUBLICOS DE VALPARAISO . . . . .	33,000.—
Jueces de Letras de Mayor Cuantía de ciudad cabecera de provincia . . . . .	30,000.—
Jueces de Letras de Mayor Cuantía de los departamentos de Arica, Tocopilla, Taltal, Loa, Coquimbo, Los Andes, San Antonio, Talcahuano, Osorno y Lautaro . . . . .	25,000.—



que sean abogados, y los archiveros, tendrán derecho preferente a figurar en las ternas que se hagan para proveer los cargos de jueces.

#### Artículo 2.º

##### SUPRIMIDO.

Sala de la Comisión, a... de Enero de 1928.

—A Cabero.— Nicolás Marambio M.— Para los efectos de la tramitación, Luis Enrique Concha. —Con salvedades, Romualdo Silva C.—Absalón Valencia.— F. Altamirano Z., Secretario.

Y el último informe, de la Comisión de Policía Interior, recaído en el proyecto de ley remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que concede, por gracia, a doña Javiera Olea, viuda del ex-jefe de la Redacción de esa Cámara, don Mateo Enrique Cerda, una pensión de doce mil pesos anuales.

#### 1. — ADQUISICION POR EL ESTADO DEL FERROCARRIL DE LEBU A LOS SAUCES

El señor OYARZUN (Presidente). — Continúa la discusión general y particular del proyecto de la Cámara de Diputados, sobre adquisición por el Estado, del ferrocarril de Lebu a Los Sauces.

El señor URREJOLA. — Permítame señor Presidente.

Ante todo corresponde dar lectura al informe de minoría suscrito por el honorable señor Ochagavía.

El señor OYARZUN (Presidente). — Se le va a leer.

El señor SECRETARIO. — Dice así:

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Obras Públicas y Vías de Comunicación, ha debido ocuparse del proyecto, aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, que autoriza al Ejecutivo para comprar el Ferrocarril de Lebu a Los Sauces en 14.348,634 pesos, pagaderos en bonos emitidos por el Estado, y cuyo servicio importaría un desembolso de 968,533 pesos anuales, durante unos 38 años.

En muy repetidas ocasiones, en los últimos veinte años, los dueños de este ferrocarril han tenido que solicitar la ayuda de los poderes públicos a fin de llevar adelante esa empresa, sin que hasta ahora a pesar de la buena acogida que siempre han encontrado, sea para aumentar los plazos para la ejecución de las obras, sea para garantizar intereses a los capitales solicitados o para dar la garantía fiscal a empréstitos pedidos, hasta el presente, digo, no ha po-

didado darse término a la construcción de ese Ferrocarril.

Así, el proyecto que hoy está en estudio, ya no es de ayuda a la empresa, sino de su compra por el Estado y, en tal caso, corresponde examinar si existen razones que justifiquen la adquisición por la Nación, de este negocio que la iniciativa y el interés particular no han podido llevar a término. Sería conveniente la adquisición del ferrocarril, si los beneficios que ella ofrece para la riqueza nacional compensan los gravámenes que su compra impone. Hay, pues, que hacer un ligero balance de la proyectada negociación.

Las buenas vías de comunicación son uno de los grandes medios de desarrollar la riqueza de un territorio.

La provincia de Malleco, que es una de las dos beneficiadas con el ferrocarril que nos ocupa, está atravesada por el longitudinal sur y tiene el ramal que, partiendo de Renaico vuelve a empalmar con el longitudinal en Púa, después de pasar por Angol, Sauces, Traiguén, etc. Tiene, además, los ramales de Sauces a Purén y de Púa a Curacautín, primer tramo éste del transandino por Lonquimay. Es acaso esta provincia una de las mejor dotadas de líneas férreas. Cabe observar que la estación de Púa, a la que converge principalmente la red de la provincia, está a una distancia virtual menor de Talcahuano que de Lebu de modo que sus productos, por ese capítulo, a más de la importancia comercial de Concepción, han de salir preferentemente por la actual vía Concepción-Talcahuano. El ferrocarril a Lebu no ofrece, pues, expectativas de beneficios apreciables para la provincia de Malleco.

La provincia de Arauco que, como se sabe, es formada por una angosta faja de terreno encerrada entre la cordillera de Nahuelbuta y la costa, es recorrida en el sentido de su mayor extensión por el ferrocarril particular de Concepción a Curanilahue y tiene, además, la sección en explotación de Lebu a Peleco al pie de la citada cordillera. Con la construcción del pequeño trozo de Curanilahue a la Estación Alamos en esta última sección, quedaría Lebu unido a Concepción y servidos los terrenos útiles de la provincia. Tampoco se ve, pues, justificada la compra del ferrocarril a Lebu por los intereses de la provincia de Arauco.

Dentro de beneficios de otro orden que podría traer la terminación de este ferrocarril por

el Estado, se ha manifestado que con él se podrían explotar algunos yacimientos de carbón.

Pasa esta industria por una crisis a cuya solución ha creído deber acudir el Gobierno con un proyecto de ley ya despachado por el Senado. En él se contempla el problema del carbón de una manera comprensiva: la producción, el crédito, los transportes, la protección aduanera, etc., y no parece que después de un tan cabal estudio de esta materia, quepa el legislar tan pronto para un yacimiento carbonífero aislado.

Agréguese que los carbonos de Lebu son estimados en el comercio como muy inferiores a los de Lota, Coronel, Penco, etc., que éstos ofrecen sus productos a la orilla misma del mar y que los Ferrocarriles del Estado han tenido contratada su provisión para su zona Sur, con las minas mediterráneas de Máfil cuya producción y calidad, mejoran cada día.

Por fin, al estudiar nuevos compromisos para el erario, garantidos con el porvenir del carbón, debe tenerse presente que este combustible líquidos y, por otra parte, que nuestro país, tiene como pocos, esas generosas y bien distribuidas fuentes de hulla blanca, que han de ser en el porvenir la base de su riqueza. No se ve, pues, justificada la compra que se propone con la protección a la industria carbonera.

Desde otro punto de vista, hay que considerar la cuantía del gravamen que se proyecta imponer al Estado. La compra del ferrocarril se haría en 14.348,634 pesos. Las secciones por construir tienen un presupuesto de algo más de 15.000,000 de pesos. Más, en el informe de un ingeniero de los Ferrocarriles del Estado, que se ha tenido a la vista para estudiar este negocio, se deja constancia de que las obras por construir tienen tales dificultades que estima que ellas no deben realizarse de pronto, sino cuando las explotaciones carboníferas lo soliciten. Tenemos, pues, aquí planteada una seria dificultad para alcanzar las dudosas ventajas que con la construcción del ferrocarril se prometen.

Y, en la consideración de los gravámenes que con este proyecto se impone al erario, queda que considerar un punto aún de mayor entidad.

Lebu no es un puerto: para hacerlo hay un presupuesto de 40.000,000 de pesos que tendría que desembolsar el Estado con los 30 millones de pesos que le importa la línea y su conclusión.

Por otra parte, Lebu, está sólo a un grado geográfico de distancia de Talcahuano, de

modo que si ha sido bien discutida la conveniencia de haber construido el fácil puerto de San Antonio en el centro del país, al lado de la capital, por la competencia que hace a Valparaíso, no habrá quién fundadamente pueda recomendar que se gasten 40.000,000 de pesos para repetir semejante caso en la provincia de Arauco.

En resumen: eliminando la utilidad del puerto de Lebu por su proximidad a Talcahuano, no parece aconsejable gastar 70.000,000 de pesos para explotar yacimientos de carbón de escaso valor, cuando el país tiene otros mucho mejores y por los cuales está en vía de hacer importantes sacrificios.

El deber de informar al Honorable Senado de todos los antecedentes de este negocio, me coloca en el caso de hacer notar un error en que, a mi modo de ver, ha incurrido la mayoría de la Comisión al emitir su informe. Según la ley 3902, de Diciembre 2 de 1922, que amplió los plazos para la construcción del ferrocarril, el período de 99 años que se había otorgado a los concesionarios para su explotación, se debe reducir en un año por cada mes de retardo sobre el plazo concedido en esa ley, y el ferrocarril debe pasar a poder del Estado, sin gravamen alguno para éste, a la expiración del tiempo de su explotación por la Compañía. Hecha la reducción indicada, se ve que el ferrocarril debe pasar a poder del Estado el 2 de Junio de 1936. Mientras tanto, el Estado sólo habría tenido que pagar la suma de 900,000 pesos por la garantía de 5 por ciento que ha otorgado sobre el valor de 18.000,000 de pesos en que se estiman las obras construídas. Más, por la ley número 3857, del año 1922, la Compañía obtuvo que el Estado garantizara los intereses de una emisión de bonos hecha por ella, la que se viene a amortizar en Octubre 30 de 1939, y esto ha venido a prolongar hasta esta fecha, es decir, por 11 años y medio más, la obligación. Multiplicada la suma de 900,000 pesos por 11 años y medio, se ve que lo que hoy tiene que desembolsar el Estado para quedar dueño del ferrocarril, es la suma de 10.350,000 pesos.

Ahora, si según el proyecto en discusión, el Estado paga el ferrocarril en una emisión de 14.348,634 pesos en bonos del 7 por ciento con tres cuartos por ciento de amortización, el servicio de esa deuda le impone un desembolso de 968,553 pesos anuales, lo que, multiplicado por el plazo de 28 años, que se demora en extinguirse la deuda, dan algo más de 36.000,000

de pesos que tendrá que pagar el Estado por la compra del ferrocarril.

La diferencia de los 10.000.000 de pesos que hoy debe pagar a los 36.000.000 de pesos que le obligaría el proyecto, es de 26.000.000 de pesos de mayor gravamen que éste impone al Erario Nacional.

No lo da a entender así el informe de la mayoría de la Comisión.

No creo que valga la pena de insistir en lo que ya aquí se ha dicho por un honorable Senador, de que los balances de la Compañía dejan constancia de la pérdida de varios cientos de millones de pesos, que la explotación del ferrocarril le deja, ni en lo que consiguientemente pueda pagarse por un tal negocio, puesto no ya en las cuidadosas manos del interés particular, sino en las más descansadas de la gestión fiscal.

Más, sí, creo deber llamar la atención a la apreciación que resulta para el ferrocarril, según el precio que se asigna a las acciones de la Compañía en el mercado. Las 507,873 preferidas al precio de hoy \$ 7, son 3.555,111 pesos.

Las 461,634 ordinarias a \$ 1.25, son 577,042 pesos.

Así, la Compañía consolidada, minas y ferrocarril, valen en la Bolsa 4.132.158 pesos.

Las minas de Lebu, cuyo valor está comprendido en el de las acciones, dejan una utilidad de \$ 337,622 al año. El ferrocarril deja una pérdida de 391,646 pesos, de modo que el valor total de los cuatro millones de la Compañía consolidada corresponde, en realidad, al valor de las minas, y bien podría el Estado, si desea comprar el ferrocarril, comprar las acciones de la Compañía en la Bolsa por los 4.132,158 pesos, vender en seguida las minas y quedarse con el ferrocarril, sin pagar un centavo.

Creo, pues, Honorable Senado, que no es recomendable bajo aspecto alguno, el negocio que se propone.

Somos un país pobre, situado en un confín de la tierra; nuestras producciones de mayor valor están en manos del capital extranjero. En tales condiciones, nuestra independencia económica está seriamente amenazada para el porvenir. Si no tenemos esa independencia, no espereamos ser un país respetable ni respetado. Que en estos momentos de reconstrucción nacional en que los Poderes Públicos se empeñan en echar los cimientos de la futura prosperidad de la Re-

pública no falte la prudencia para gobernar los caudales de la Nación, que son las garantías de su respetabilidad y grandeza futura.—**Silvestre Ochagavía.**

El señor OYARZUN (Presidente).—Puede usar de la palabra el honorable señor Echenique.

El señor ECHENIQUE.—El Gobierno propone este proyecto de compra para el Estado del ferrocarril de Lebu a Los Sauces, considerando que esta antigua adquisición es indispensable para el progreso de la provincia de Arauco.

Yo no comprendo cómo la simple compra de un ferrocarril por el Estado pueda contribuir al progreso de una provincia: si se tratase de construir nuevas líneas, de colocar nuevos rieles, sería explicable que se invocara el progreso de la provincia; pero no comprendo cómo el cambio de dueño de un ferrocarril pueda contribuir al progreso de una región. Asimismo, no me explicaría que los vecinos de Lotía y de Coronel pidiesen que el Fisco adquiriese el ferrocarril que sirve esa zona, ni me explicaría que los vecinos del Llano de Maipo pidiesen la compra por el Estado del ferrocarril de Pirque, haciendo valer la necesidad de que esa zona progrese. Lo que le interesa a la región servida por un ferrocarril, es que el servicio sea eficiente, y que las tarifas sean bajas, como sea posible. Y cuando el servicio de un ferrocarril es malo y caro, el Gobierno puede obligar a la Empresa respectiva, sobre todo si su capital está garantido por el Estado, a que rebaje sus tarifas y mejore el servicio.

Se dice que el ferrocarril de Lebu hace un servicio pésimo, y que las tarifas son tan altas, que los vecinos prefieren trasportar sus productos en carretas.

La ley de concesión de permiso para la construcción de este ferrocarril, establece que las tarifas serán fijadas con la aprobación del Presidente de la República. El informe evacuado por el ingeniero señor Jaramillo, dice en la página 23, que las tarifas que hoy cobra este ferrocarril son iguales o más bajas a las de los Ferrocarriles del Estado en la red Sur. De manera que no es exacta la afirmación que se ha hecho de que las tarifas de esta línea férrea son muy altas.

La ley general de ferrocarriles vigente establece en su artículo 59, que toda empresa de ferrocarril debe hacer un servicio que esté en relación con las actividades ordinarias de las comunicaciones entre los diversos pueblos que sirve, y faculta al Ejecutivo para conminar con fuertes multas y aún con la caducidad de

la concesión a los ferrocarriles que hagan un servicio deficiente.

Comprende el Senado que estas sanciones deben forzosamente producir buenos resultados, y con mayor razón en el caso del ferrocarril de Lebu, en que la caducidad de la concesión importaría la cesación en el pago de la garantía, que es de 900,000 pesos anuales.

Si en realidad el servicio de esta vía férrea fuera deficiente, lo que le correspondería al Ejecutivo sería obligar a la Empresa a mejorarlo, en lugar de proponer la compra del ferrocarril por el Estado, fundándose en el mal servicio que hace la Empresa.

Tampoco me explico que el Estado Mayor General recomiende la compra de este ferrocarril por razones de orden estratégico. Es indudable que todo ferrocarril contribuye a la defensa nacional. Sería explicable que el Estado Mayor General pidiese que se contruyesen nuevas líneas férreas en la provincia de Arauco para unir el ferrocarril existente con la Red Central; pero ¿qué importa que un ferrocarril sea de una Empresa particular o sea del Fisco, cuando la Ley Orgánica de Ferrocarriles autoriza al Ejecutivo para tomar posesión de todas las líneas férreas existentes en el territorio nacional en caso de guerra exterior? Sería explicable que el Estado Mayor pidiera que se obligase a la Compañía a adquirir nuevo equipo o a mejorar sus líneas para que pudiera hacer una movilización más expedita y eficiente; pero no acierto a explicarme que en nombre de la defensa nacional se exija la compra por el Estado de ese Ferrocarril de Lebu. Mucho más útil para la defensa nacional sería que los 14.000,000 de pesos que se van a invertir en esta compra, se destinasen a construir una línea que uniese el ferrocarril de Lebu con la Red Central.

Más incomprensible aún es que, en nombre de los intereses de la provincia de Arauco y de la defensa nacional, se trate de adquirir este ferrocarril por un precio muy superior a su valor real.

En nuestro país ha habido siempre gran interés por vender al Fisco los malos negocios, los fundos que no producen o que no tienen interesados, las empresas que han fracasado o que no producen renta: el Fisco es el comprador ideal para todo negocio de finanzas averiadas.

En varias ocasiones me ha tocado demostrar en el Congreso que esos negocios son inconvenientes para el Fisco; haciéndome blanco de las iras de los interesados.

Nos encontramos actualmente en uno de esos casos. Se trata en este caso de comprar en \$ 14.348,634, un ferrocarril que no produce uti-

lidad alguna, que tiene un trasado absurdo que será menester abandonar en su parte más difícil, pues no es susceptible de explotación industrial; un ferrocarril que según su último balance dejó un déficit de 250,000 pesos; pues sus entradas no alcanzan a costear sus gastos. Este déficit de 250,000 pesos se produjo no obstante haber recibido la Empresa los 900,000 pesos que el Estado le paga anualmente a título de garantía. Es de advertir que la Compañía obtuvo esta garantía mediante un engaño de que hizo víctima al Congreso cuando discutió la ley respectiva. De manera que si la Compañía no hubiera recibido estos 900,000 pesos de dineros fiscales, el déficit habría sido de 1.150,000 pesos en el año.

Yo pregunto al Senado ¿cuánto puede valer un ferrocarril cuya explotación dejó en el año último un déficit de \$ 250,000, déficit que se hubiera elevado a 1.150,000 si no hubiera recibido esos 900,000 pesos de ayuda fiscal?

Este es el problema que debe resolver el Senado en una próxima votación.

Si el Congreso estima que un ferrocarril que deja anualmente esa pérdida vale 14.300,000 pesos, debería lógicamente autorizar la compra de muchos otros negocios fracasados que presentan algún aspecto de interés público. Ya sé que se han iniciado gestiones para traspasar al Estado algunos negocios semejantes, y si se establece el precedente que dejaría esta compra, ellas deben tener éxito.

Un honorable Diputado, el honorable señor Ríos que defendió este proyecto en la Cámara de Diputados, sostuvo que este ferrocarril no dejaba pérdida, a pesar de que sus balances ponen de manifiesto esa pérdida anual.

Es interesante que el Senado conozca la argumentación del señor Diputado, y que tomo del Boletín de Sesiones de la Cámara de Diputados. Dice así:

"Por otra parte, la pérdida de 250 mil pesos no existe, sino en la mente de los que atacan este proyecto del Ejecutivo. El ferrocarril de Sauces a Lebu está servido actualmente en la parte que comunica a Lebu con Cañete con escasísimos elementos que, además, de ser insuficientes para el acarreo de los productos agrícolas y mercaderías de la zona, hacen un servicio en pésimas condiciones y excesivamente caro, a tal extremo que los habitantes de Lebu y Cañete prefieren hacer el transporte de sus productos y mercaderías, en carretas por ser más económico y más seguro que el del ferrocarril; comprenderán los señores Diputados, cuál será el servicio que actualmente presta este ferrocarril a la región, cuando sus habitantes prefieren usar la antigua y clásica carreta de nuestros cam-

pos, a las comodidades que en cualquier parte del mundo ha prestado siempre aquel moderno medio de transporte!

Saben mis honorables colegas, que el ferrocarril de Los Sauces a Lebu pertenece a la Compañía Carbonera de Lebu Consolidada, y que esta Empresa, entre otros muchos gastos, mantiene una Gerencia en Santiago, con un personal numeroso; con regias oficinas e instalaciones, etc., que le cuesta más de 90 mil pesos al año; el Gerente sólo gana 48 mil pesos".

Ruego a los señores Senadores que se sirvan meditar acerca de los argumentos que se dan para probar que este ferrocarril no deja déficit.

El servicio de este ferrocarril que se trata de comprar, es pésimo, tan malo que las carretas le hacen ruinoso competencia. No obstante, la Inspección de Ferrocarriles Particulares ha tolerado pasivamente esta situación, permitiendo que se mantenga este servicio detestable, a pesar del cual el Estado paga anualmente a la Empresa la suma de \$ 900,000.

Sería interesante que el Senado solicitara un informe de la Inspección de Ferrocarriles Particulares por intermedio del Ministerio respectivo, acerca de por qué motivos ha tolerado que este ferrocarril de Lebu haga un servicio tan malo, como lo afirman los propios sostenedores de esta compra y por qué no ha aplicado a la Empresa las sanciones que la ley establece, con el fin de obligar a todos los ferrocarriles particulares a hacer un servicio regular.

Pero no sólo no se ha hecho ésto, sino que, en lugar de obligarse a esta Empresa a normalizar el servicio, se resuelve comprar este ferrocarril por un precio muy superior a su valor real.

La segunda razón que dió el referido honorable Diputado para probar que no es efectivo que este ferrocarril deja pérdidas, es la siguiente, que es realmente estupenda:

"La misma Compañía vende al ferrocarril diversos artículos a precios tres o cuatro veces mayores que el corriente, y todos estos gastos son cargados a la explotación del ferrocarril, con lo que resulta pérdida para la Empresa, pero se consigue el objeto deseado: cobrar al Estado la garantía de novecientos mil pesos al año!"

De modo que según los propios defensores de este proyecto, la Compañía falsea sus balances con el objeto de asegurarse el pago de la garantía fiscal. Y esto se hace valer como argumento en favor de la compra de este ferrocarril.

Yo no me explico que se trate de comprar este ferrocarril en la suma que consulta el proyecto, siendo que, según la ley de concesión, de-

be él pasar a ser propiedad del Estado en el año 1936, sin otra carga que la de pagar la cantidad de \$ 18.000,000 en veinte anualidades de \$ 900,000, de las cuales están ya pagadas tres o cuatro.

Según el proyecto de compra, estas anualidades van a ser treinta y nueve en lugar de 16 o 17, de manera que el Fisco tendrá que pagar más del doble de lo que tiene que pagar con arreglo a la ley de concesión.

Como los defensores de este proyecto aseguran que no es exacto que este ferrocarril debe pasar en el año 36 a manos del Fisco, con todos sus accesorios, voy a permitirme recordar algunos detalles de la discusión de la ley de concesión en el Congreso, para que se juzgue si existe en ella o no esa estipulación.

La primitiva ley de concesión establecía que en caso de no terminarse totalmente el ferrocarril caducaba la concesión y, en consecuencia, cesaba de pagarse la garantía del Estado por los capitales invertidos en la construcción de las dos secciones fáciles del ferrocarril, que son las ya construídas.

La Compañía solicitó en 1922 que se modificase la ley de concesión en el sentido de que el Fisco le garantizara un interés sobre el capital que invirtiera en la construcción de estas dos secciones, aunque no terminase las otras dos. Hizo presente la Compañía que necesitaba que se le diera esta garantía, que se elevaba a \$ 900,000 anuales durante veinte años, a fin de obtener los capitales necesarios para terminar las dos secciones difíciles, que son las que atraviesan la Cordillera de Nahuelbuta.

Nada pone mejor de manifiesto el objeto que en realidad se perseguía con esta segunda concesión, que una carta que el gerente de la Compañía, don Raúl Claro Solar dirigió al honorable Senador don Alfredo Barros para que la leyese en el Senado y que está inserta en la página 498 del Boletín de Sesiones del año 1922. Dice así en la parte pertinente:

"El objeto principal que la Compañía tuvo en vista al solicitar la modificación de la ley, fué precisamente eliminar esa forma de caducidad que invalida la garantía durante todo el período de construcción del ferrocarril.

Si, según los términos de la ley actual, el atraso, cualquiera que sea su duración, en la terminación de una cualquiera de las secciones produce la caducidad de la concesión, es evidente que, en contra del espíritu mismo de la ley que divide el ferrocarril en cuatro secciones y estipula en su artículo 9.º que la garantía empezará a correr por cada sección una vez terminada ella, no hay garantía efectiva con que un capi-

talista pueda contar realmente mientras no esté terminado todo el ferrocarril.

“Esta circunstancia es la que ha impedido a la Compañía de Lebu financiar la obra.

“Ella ha podido allegar los fondos necesarios para la terminación de las secciones I y IV del ferrocarril. Ambas secciones están contratadas con Philipp Holzmann y Co. y sus trabajos marchan satisfactoriamente: la cuarta sección, Los Sauces a Purén (25 km. de desarrollo) quedará terminada en Marzo próximo; la primera sección, Lebu a Peleco (66 km. de desarrollo) estará terminada en Junio próximo. Con la garantía sobre ambas secciones contaba la Compañía para contratar un empréstito que le permitiera terminar el ferrocarril. Y en esto contempla el verdadero espíritu de la ley de concesión.

“Pero los capitalistas han estimado que la tal garantía es ilusoria, pues, un atraso en la terminación de los trabajos de la II o de la III secciones la hace caducar. Ha sido imposible obtener el avance de los fondos en estas condiciones, y la Compañía se ha visto en la imposibilidad de contratar a firme estos trabajos.

“En tal situación, ha tratado la Compañía de salvar la dificultad. Ha convenido con el Gobierno en la modificación de la ley que hoy se discute, modificación que Philipp y Holzmann estiman satisfactoria bajo un punto de vista de asegurar el financiamiento de la obra. Sobre esta base ha celebrado con Philipp Holzmann y Co. un contrato de construcción de las II y III secciones que contiene una cláusula resolutoria en el sentido de que dicho contrato quedará sin efecto si no se dicta la ley en discusión.

“El plazo de este contrato de construcción ad-referendum vence el 17 de Diciembre próximo.

“Como usted ve, la Compañía de Lebu ha hecho cuanto ha podido para llevar a término la construcción del ferrocarril de Lebu a Los Sauces. Pero, si no se despacha la ley en estudio, persiguiendo según dicen los que atacan el proyecto, la pronta construcción del ferrocarril, mucho me temo que esta vía férrea no se construya nunca.

“Como gerente de la Compañía de Lebu he querido explicar a usted la situación a fin de que pueda votar la ley con entero conocimiento de causa.

“Lo saluda su Affmo. amigo.—Raúl Claro Solar.”

No puede discutirse pues, después de conocer esta carta, que la Compañía solicitó esta modificación de la concesión para financiar con la nueva ayuda que recibiría del Fisco la construcción de las dos secciones difíciles del ferrocarril, para lo cual ya había celebrado un contrato ad-

referendum que se perfeccionaría una vez que se obtuviera la aprobación por el Congreso de la nueva ley, que le concedía una ayuda fiscal de \$ 900,000 anuales por veinte años.

Pues bien, se aprobó la nueva ley, se concedió la garantía fiscal de \$ 900,000 anuales, y sin embargo, el referendum no se perfeccionó y no se colocó un solo riel en las secciones que hasta ahora están sin construir. Entretanto, la Compañía está gozando de esta garantía fiscal de \$ 900,000 anuales que el Congreso le concedió para ayudarle a construir las dos secciones difíciles, que no ha construído.

Como yo tuviese dudas acerca de si la Compañía construiría en realidad las dos secciones difíciles después de obtenida la garantía fiscal, hice presente estas dudas al Senado. Manifesté que temía que a pesar del referendum que el Ministro del ramo había traído al Senado en que se contrataba la construcción de las dos secciones que faltaban del ferrocarril, a pesar del referendum de que tanto hacía alarde el gerente de la Compañía, no se construyeran esas dos secciones, y que, por consiguiente, la ley en discusión no tendría, a mi juicio otro resultado que regalarle a la Compañía \$ 900,000 anuales durante veinte años sin que cumpliera su obligación de construir íntegramente el ferrocarril. Y lo que yo temía que sucediese ha acontecido en realidad.

Copio a continuación la respuesta que me dió entonces el Ministro de Ferrocarriles, señor Letelier, y lo que a continuación dijeron algunos Senadores, con lo cual quedará más en claro la verdad de lo que sostengo:

“El señor Letelier (Ministro de Ferrocarriles).—Si la empresa constructora de la línea no diera cumplimiento al contrato respectivo en el plazo estipulado, si no pone un solo riel más, si no avanza absolutamente el trabajo ¿qué situación se creará? La siguiente: que la concesión de 99 años disminuirá un año por cada mes de atraso, de suerte que en 99 meses la concesión caduca y pasa a poder del Estado el ferrocarril, bienes y materiales acumulados, en virtud de las disposiciones del artículo 14.

“El señor Echenique.—¿En cuántos años pasaría la obra al Fisco?

“El señor Letelier (Ministro de Ferrocarriles).—Hay que considerar los 99 meses más el plazo de construcción, que es de cuatro años.

“El señor Zañartu, (don Enrique).—Voy a aclarar el punto.

“En el caso en que el concesionario no siga la construcción, quedándose en las dos secciones, sucedería lo siguiente: que a los 99 meses, o sea

en números redondos ocho años, más los otros cuatro años, por todo doce años, pasa lo construído de la obra al Fisco sin gasto alguno para éste.

"El señor Bulnes.—Eso es en el caso de no construirse la tercera sección.

El señor Zañartu (don Enrique).—Sí, señor Senador; a los doce años las otras dos secciones pasarían sin gasto alguno a poder del Fisco, caducando la concesión.

"Ahora si el Fisco quiere tomar antes la obra, puede hacerlo abonando cierta cantidad o tanto por ciento de valor.

"Pero, para el caso que alarma al señor Senador, que el contratista haga las secciones fáciles de los extremos, dejando la sección entre Nalgue y Purén que es la difícil, entonces sucede que a los doce años las dos secciones construídas pasan al Fisco sin ningún gasto.

"Esta es la correcta interpretación a mi modo de ver, y ruego al Ministro me diga si estoy en error.

"El señor Letelier (Ministro de Ferrocarriles).—No está en error, esa es la correcta interpretación.

Para corroborar con otra opinión mis afirmaciones, citaré las palabras con que el señor Gatica fundó su voto:

"Estimo, dijo, que en el proyecto que discutimos están ampliamente consultados los intereses del país.

"Dada la forma en que está redactado este proyecto, dentro del espacio de doce años, acaso no se hubieren construído las secciones segunda y tercera de este ferrocarril, todo el resto pasaría a poder del Fisco".

Resumiendo, para terminar, puedo afirmar que no es exacto que el interés y el progreso de la antigua provincia de Arauco exija la compra de este ferrocarril por el Estado, sino la construcción de nuevas líneas que unan el ferrocarril de que se trata con la red central. Y con relación al ferrocarril de Lebu, lo que cabe hacer es que el Ejecutivo obligue a la compañía a hacer un servicio eficiente y expedito, en lugar del malo y caro que hoy hace, como lo han reconocido los propios defensores de este proyecto.

Y en cuanto a lo que aconseja la defensa nacional, no es la compra de este ferrocarril, sino que se construyan nuevas líneas y que se obligue a la compañía a mantener la línea y su equipo en condiciones de prestar servicios eficaces en caso de guerra.

Y en cuanto al precio de 14.300.000 pesos, es absurdo, tratándose de un ferrocarril que no ha producido nunca utilidades, ni tiene expectativas de darlas: pues, a pesar de recibir 900.000

pesos de ayuda fiscal, siempre ha dejado pérdidas de centenares de miles de pesos.

Igualmente, es absurdo invertir tantos millones de pesos en comprar un ferrocarril que, según la ley de concesión, pasará a poder del Fisco en 1936, es decir, dentro de ocho años, sin gravamen ninguno para el Estado.

Por estas razones, ruego al Senado que se sirva meditar acerca de la resolución que va a tomar con respecto a este proyecto, o sea, sobre si es posible autorizar la compra de este ferrocarril, en el estado en que se encuentra, por catorce millones y pico de pesos.

El señor OYARZUN (Presidente).—¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

El señor MEDINA.—Yo entendía que el honorable señor Urrejola le había cedido la palabra al honorable señor Echenique, de modo que ahora le correspondía hablar a Su Señoría.

El señor OYARZUN (Presidente).—La verdad es que en la sesión de ayer el honorable señor Urrejola pidió la palabra sólo para pedir que se diera lectura al informe de minoría.

Quien había quedado con la palabra, era el honorable señor Echenique.

El señor MEDINA.—Creí que el honorable señor Urrejola renunciaba al uso de la palabra.

El señor ECHENIQUE.—Lo que hay es que cuando la Mesa ofreció la palabra, yo la pedí.

El señor MEDINA.—Yo desearía que el honorable señor Urrejola hablara antes que yo, a fin de hacerme cargo después de todas las observaciones que Su Señoría formule en contra del proyecto.

El señor URREJOLA.—Haga uso de la palabra no más, el honorable Senador; pues yo prefiero refutar sus observaciones después.

El señor MEDINA.—Yo no tengo la facilidad de expresión de Su Señoría, ni me atrevo a quitarle su tiempo a la Cámara, usando extensamente de la palabra; y por eso voy a limitarme a refutar una a una las observaciones que se han formulado en contra del proyecto en debate.

El señor URREJOLA.—Es muy modesto Su Señoría.

El señor MEDINA.—La adquisición por el Estado del ferrocarril de Lebu, es no sólo de interés regional, sino que a la vez de interés nacional.

El honorable señor Echenique ha sostenido que este proyecto es de interés particular, y que sólo va a beneficiar a la compañía propietaria de él. Posiblemente en alguna ocasión la compañía habría hecho gestiones para vender este ferrocarril al Estado; pero es un hecho innegable que los habitantes de la provincia de Arauco, sin distinción de colores políticos, estiman que la compra de este ferrocarril por el Estado, es de

absoluta necesidad, ya que ella no sólo satisface el interés regional de aquella provincia, sino que el del país entero, por los efectos que producirá en la economía nacional.

Y a propósito del sambenito que se quiere echar sobre el proyecto, diciendo que ha tenido origen en una petición particular, debo manifestar que fué presentado por el Gobierno, sin que haya mediado petición alguna de parte de la compañía, y sólo atendiendo al clamor general de los habitantes de Arauco.

Este proyecto obedece al propósito de realizar el programa de nacionalismo que ha formado el Gobierno por iniciativa propia para llevar el progreso y la riqueza a aquella apartada provincia, que sistemáticamente ha sido olvidada por las administraciones anteriores durante 25 años.

La verdad es que hasta 1924 los Poderes Públicos han venido derrochando y malgastando cuantiosísimas sumas de dinero en la ejecución de obras públicas, innecesarias e inútiles, única y exclusivamente en el centro del país, donde residían los dirigentes del Gobierno y del Congreso. Y hay que reconocer que desde ese año se han aprobado numerosas leyes y realizado muchísimas obras de verdadero nacionalismo en todos los confines del territorio, borrando así de un solo golpe la antigua política de centralización del progreso y del bienestar.

Paso a refutar ahora el cargo principal formulado por el honorable señor Ochagavía, en su informe en contra del proyecto en debate, y de paso diré que dicho informe condensa la mayor parte de las objeciones que desde hace largos años vienen formulando los impugnadores de cuanta obra de progreso se propone en nuestro país.

Sostiene el honorable Senador que este proyecto no ofrece expectativas de beneficio apreciables para la provincia de Malleco, que tiene muchos ferrocarriles. Ahora bien, yo pregunto: ¿desde cuándo ha pasado el honorable Senador a ser el tutor de los habitantes de esa provincia? A la opinión de Su Señoría, yo contrapongo la de muchísimos hombres ilustrados, competentes y que conocen la región, porque viven y trabajan allá mismo. ¿Cómo puede el honorable Senador, que tal vez no ha visitado jamás aquella provincia, apreciar si la adquisición de este ferrocarril por el Estado, es o no un problema de interés para la provincia de Malleco? No, señor Presidente; los habitantes de aquella región saben bien cuál es su interés y qué es lo que esa provincia necesita para su progreso, y se han compenetrado perfectamente bien de que la adquisición de este ferrocarril, no sólo importa

satisfacer un interés regional sino también un interés de mayor trascendencia aún. Por eso los habitantes de Malleco, entre los cuales hay numerosos correligionarios de Su Señoría, entre los cuales hay muchos abogados, médicos, ingenieros, etc., y gente muy ilustrada y competente, han pedido insistentemente la compra de este ferrocarril, por parte del Estado. Sin embargo, el honorable señor Ochagavía sostiene desde su asiento de Senador que esa adquisición no interesa a la provincia de Malleco, por más que todos sus habitantes la han pedido reiteradamente.

Ahora en cuanto a la provincia de Arauco, que el honorable Senador, sin duda debe conocer de nombre, pero estoy cierto de que no la ha visitado jamás y que, por lo tanto, no sabe lo que significa andar treinta leguas a caballo para tomar el ferrocarril, que no sabe lo que pierde anualmente cada uno de ellos por tener que vender sus productos a las casas compradoras que se los pagan a precio vil, ya que se encuentran en la imposibilidad de transportarlos a los mercados de consumo. La compra de este ferrocarril constituye para ella un problema de vida o muerte.

El señor OCHAGAVIA.—¿Y cuando el Estado adquiriera este ferrocarril, las personas que tienen que hacer hoy esos viajes de treinta leguas para tomar el tren, ¿dejarán acaso de hacerlo?

El señor MEDINA.—No, señor Senador; pero podrán transportar sus productos y venderlos a precios medianamente aceptables, sin verse obligados a aceptar los precios que les fijan las casas compradoras, so pena de perderlos.

El señor OCHAGAVIA.—¿De modo que hoy día, señor Senador, por no ser el ferrocarril de Lebu a Los Sauces de propiedad fiscal, los productos de esa provincia no pueden ser transportados, y lo serán cuando el ferrocarril sea del Estado?

El señor MEDINA.—No es lo mismo honorable Senador, que un ferrocarril sea particular que sea fiscal, porque mientras toda empresa ferroviaria particular, mira únicamente sus intereses y no se preocupa de dar facilidades para el transporte de los productos, el ferrocarril del Estado no persigue fines de lucro.

El señor URREJOLA.—No me parece razonable lo que dice el señor Senador, porque el negocio de toda empresa ferroviaria consiste en dar las mayores facilidades posibles al público para el transporte de sus productos.

El señor ECHENIQUE.—La sola garantía que paga el Estado a la Empresa por el capi-

tal que ha invertido, la obliga a hacer un buen servicio de transporte.

El señor MEDINA.— El honorable señor Ochagavía dice en su informe de minoría, que no ve que haya conveniencia para nadie en la adquisición por el Estado del Ferrocarril de Lebu a Los Sauces.

Esta es la eterna cuestión: no dar salida a la provincia de Arauco, que su único ferrocarril no tenga unión con la línea central del Estado. Y es menester tomar nota de que por esa causa precisamente, o sea porque la provincia de Arauco no puede proveer de carbón a los Ferrocarriles del Estado, se ha mantenido hasta hoy el monopolio de las Compañías Carboníferas de Lota y Coronel y de la Compañía Schwager.

Anualmente el Estado consume 500,000 toneladas de carbón, que paga a esas Compañías con un sobreprecio que en total excede de diez millones de pesos, como lo dije en días pasados al contestar incidentalmente una observación del honorable señor Urrejola. Y esto se viene diciendo y repitiendo desde hace más de quince años. No obstante, por la razón que acabo de indicar, el Estado tiene que seguir pagando ese sobreprecio con un desembolso anual de diez millones de pesos.

Ese monopolio y nada más que eso es lo que ha impedido, señor Presidente, que se adquiriera por el Estado el ferrocarril de Lebu a Los Sauces.

La provincia de Arauco puede sacar hoy su carbón, y sólo en forma muy onerosa, por Lebu, que carece de obras portuarias, y, naturalmente, no es posible hacer competencia a las Compañías que tienen hoy el monopolio del carbón, porque el transporte de cada tonelada hasta Talcahuano costaría de quince a dieciocho pesos.

Y es por esto que se aconseja en el informe de minoría la construcción del ramal de Curanilahue a Los Alamos, precisamente para mantener ese monopolio indefinidamente. El carbón de Lota y Coronel se vende hoy a setenta y tres pesos y centavos la tonelada, y mientras tanto en Arauco, en cualquiera estación de este ferrocarril que se trata de adquirir, no costaría más de cincuenta pesos la tonelada.

Dice, además, el honorable Senador en su informe, que dentro de los beneficios de otro orden que podría traer la terminación de este ferrocarril por el Estado, figura el de que permitiría explotar algunos yacimientos de carbón.

Bien se conoce que su señoría no sabe cuál es la situación de Arauco y Lebu, en lo referente a la industria del carbón. En la actualidad

existen cuatro o cinco grandes empresas carboneras establecidas que no han podido desarrollar sus trabajos por falta de una adecuada comunicación ferroviaria. Esas empresas constituyen lo que el honorable señor Ochagavía llama "algunos yacimientos". El día de mañana, cuando haya ferrocarril, si alguna vez lo hay, el número de esas empresas subirá a diez o doce. Y téngase presente que los carbonos de esa zona son iguales o superiores a los de otras localidades, excepción hecha de los que están en las inmediaciones del puerto de Lebu, en Manto Grande, Antagualla y Pico.

El señor OCHAGAVIA.— Que serían servidos con el ramal que yo propongo.

El señor CABERO.— ¿A qué carbón de los que se venden actualmente se refiere el honorable señor Medina?

El señor OCHAGAVIA.— Yo he estado en la Compañía de Gas, para investigar lo relativo a las diversas clases de carbón, y allí me han dicho que el llamado carbón de Lebu, es bastante inferior al de Lota.

El señor MEDINA.— El del puerto de Lebu es, en realidad inferior; pero no lo es el de Manto Grande, ni el de Antagualla ni el de Pico.

El señor URREJOLA.— Esos puntos son los que insinúa el honorable señor Ochagavía en su informe que serán servidos por el ramal que propone.

El señor MEDINA.— Dice el honorable Senador, refiriéndose a la industria del carbón, que ella pasa por una crisis para cuya solución ha sido menester dictar una ley de protección carbonera. Se refiere Su Señoría al proyecto de protección a la industria del carbón que tuvo tantos impugnadores en esta Sala en cuanto a los préstamos que se harían a la industria. Ese proyecto se aprobó contra la voluntad de su señoría.

El señor OCHAGAVIA.— Yo fui Presidente de la Comisión Mixta que informó el proyecto; yo fui quien lo impulsó; de manera que Su Señoría no puede decir que ese proyecto fué aprobado contra mi voluntad.

El señor MEDINA.— Si es así, reconozco que estaba equivocado.

El señor OCHAGAVIA.— Muy equivocado, señor Senador.

El señor Medina.— Tengo mucho agrado en rectificar mi opinión.

El señor Senador manifiesta en su informe que no debe protegerse la industria del carbón, porque hay muchos otros medios de hacerlo fuera del que en este proyecto se propone.

El señor OCHAGAVIA.— Propiamente no digo eso, señor Senador, sino que no hay necesidad de proteger por medio de este proyecto a la industria carbonífera, puesto que se ha dictado una ley especial sobre el particular.

El señor MEDINA.— Voy a leer la parte pertinente del informe del señor Senador.

Dice: "Por fin, al estudiar los nuevos compromisos para el Erario, garantizados con el porvenir del carbón, debe tenerse presente que este combustible tiende universalmente a ser desplazado por los combustibles líquidos, y, por otra parte, que nuestro país tiene como pocas esas generosas y bien distribuidas fuentes de hulla blanca, que han de ser en el porvenir la base de su riqueza. No se ve, pues, justificada la compra que se propone con la protección a la industria del carbón".

Esto quiere decir, señor Presidente, que el señor Senador no ha sido un decidido partidario del proyecto de Fomento a la Industria Carbonífera.

El señor OCHAGAVIA.— Ruego al señor Senador que no lea mi informe en forma incompleta.

Después de la afirmación en mi informe de que la protección a la industria del carbón ha sido afrontada de una manera comprensiva, digo que no vale la pena legislar especialmente para proteger un yacimiento aislado. De manera que con la concurrencia de mi voto a la aprobación a la ley de Fomento de la Industria del Carbón, he favorecido a toda la industria en general. En esa ley se consultan disposiciones que permiten obtener créditos, se dan facilidades para el transporte del carbón nacional, y se grava la internación de carbón extranjero.

Estimo que con la aprobación de esa ley, tanto el carbón de Lebu como el carbón de todos los yacimientos del país, están suficientemente protegidos.

El señor MEDINA.— En otro párrafo de su informe dice el señor Senador, lo siguiente. "Desde otro punto de vista, hay que considerar la cuantía del gravamen que se proyecta imponer al Estado", y agrega, que no vale la pena imponer esta contribución o desembolso al Estado.

Voy a leer las palabras de Su Señoría.

"Desde otro punto de vista, hay que considerar la cuantía del gravamen que se proyecta imponer al Estado. La compra del ferrocarril se hacía en \$ 14.348.634. Las secciones por construir tienen un presupuesto de algo más de \$ 15.000.000. Más, en el informe de un ingeniero de los Ferrocarriles del Es-

tado, que se ha tenido a la vista para estudiar este negocio, se dejó constancia de que las obras por construir tienen tales dificultades, que estima que ellas no deben realizarse de pronto, sino cuando las explotaciones carboníferas lo soliciten".

Y continúa más adelante:

"Y, en consideración a los gravámenes que con este proyecto se imponen al erario, queda por considerar un punto aún de mayor entidad. Lebu no es un puerto: para hacerlo hay un presupuesto de \$ 40.000.000 de pesos que tendrá que desembolsar el Estado con los \$ 30.000.000 que le importa la línea y su construcción".

"En resumen: eliminando la utilidad del puerto de Lebu por su proximidad a Talcahuano, no parece aconsejable gastar \$ 70.000.000 para explotar yacimientos de carbón, de escaso valor, cuando el país tiene otros muchos mejores y por los cuales está en vías de hacer importantes sacrificios".

¿Y quién ha dicho a Su Señoría que con este proyecto se trate de aprobar la construcción de tales obras?

Este proyecto trata solamente de la adquisición por el Estado de una sección del ferrocarril de Lebu a Los Sauces.

¿Para qué trae Su Señoría a colación en este proyecto los \$ 40.000.000 del puerto de Lebu y otras obras? Eso no hay para qué considerarlo en este momento. La cuestión es saber si vale o no la pena aprobar este proyecto; si es o no conveniente para el interés nacional, no en el carácter económico de utilidad, sino de interés para el Estado, la adquisición de este ferrocarril.

Desde luego, en la situación actual del ferrocarril de Lebu a Los Sauces, el Fisco tiene que pagar a la Compañía hasta el año 1937, la cantidad de 900 mil pesos anuales. Si se deja transcurrir este plazo sin hacer la adquisición, el Estado habría pagado a la Compañía hasta esa fecha algo así como 13 ó 14 millones de pesos, computando los intereses correspondientes, o sea una cantidad inferior en menos de un millón de pesos al precio que hoy se paga a la Compañía por la adquisición del ferrocarril.

Dice el señor Ochagavía que si se va a pagar el precio de \$ 14.348.634 en bonos y el servicio de la deuda va a significar al Estado el pago de una diferencia de 26 millones de pesos sobre la suma en que hoy se puede adquirir el ferrocarril. Pero olvida Su Señoría en primer lugar que el procedimiento del pago en bonos

ha sido buscado por el Gobierno, como medio de facilitar el pago.

Y, sobre todo, hay que tomar en consideración una circunstancia: el pago del precio se hace no en dinero, sino en bonos del 6 o/o con  $3\frac{1}{4}$  por ciento de amortización, bonos que por su tipo tendrán una depreciación enorme el día que la Compañía quiera lanzarlos al mercado. De modo que para la Compañía no es ningún negocio esta forma de pago buscada por el Gobierno para su comodidad.

No hay, pues, que hacer cálculos en la forma que los hace el señor Ochagavía, para llegar a la conclusión de que el Estado va a pagar un sobre precio de 26 millones de pesos.

Si Su Señoría toma para sus cálculos el plazo en que termina la garantía, su conclusión tendrá que ser muy diversa.

No voy a tomar en cuenta otras observaciones del señor Ochagavía en su informe.

Bien se conoce que Su Señoría, al estudiar el proyecto relativo a la industria del carbón, que tanto favoreció, no se preocupó de que el Gobierno tenía un proyecto especial que concede una suma insignificante para Lebu, con el objeto de facilitar los medios de embarque, y no los cuarenta millones de pesos a que se refiere Su Señoría.

Llego ahora a la cuestión que debatí con tantos datos el honorable señor Echenique. Creo que la última parte de su discurso fué la relativa a la fecha en que iba a pasar este ferrocarril a manos del Estado.

Su Señoría dice que la cuestión es muy clara y que aquí se discutió por que a Su Señoría le sugirieron dudas los términos del proyecto.

Sin embargo, se trata de un contrato y los contratos se interpretan de acuerdo por las partes. Si no hay ese acuerdo, alguien tendrá que resolver el punto.

Suponga Su Señoría que la otra parte diga que no es así. ¿Va a resolver el Estado que la cuestión es como él la entiende?

Y, sobre todo, existe la opinión contraria a la del señor Echenique, precisamente, de uno de los miembros de la Comisión nombrada por el Gobierno para informar sobre el particular, la opinión del señor Puelma, persona ajena en absoluto a este negocio y respetable por todos conceptos. El señor Puelma, informante jurídico del Gobierno, dice:

"En cuanto al segundo punto, la época en que el ferrocarril se incorporaría al patrimonio del Estado, sería en concepto del señor Puelma, una vez transcurridos los 99 años establecidos por el artículo 14 de la ley número 3,782, como duración de la concesión. No pasaría antes al dominio fiscal porque el artículo 2º de la ley número 3,902, al reducir el período de

la concesión, no expresa que se reducirá igualmente el plazo para que el ferrocarril pase a propiedad del Estado; de esta tesis se derivarían las siguientes conclusiones: a) que expirado el plazo de concesión, el 2 de Junio de 1936, la Compañía conservaría su dominio sobre los materiales y el título del ferrocarril y que si el Gobierno no hace uso del derecho de adquirirlos, ella podría disponer de esos elementos; y b) que el pago de la garantía debería ser considerado como hecho a fondo perdido."

Esta es la opinión de un abogado notable, persona absolutamente imparcial, que no tiene relación alguna con los patrocinantes de este proyecto ni con los opositores.

El señor URREJOLA. — Parece que este caballero no conocía la ley del año 1921.

El señor SANCHEZ G. de la H.—¿A propósito de qué informaba eso el señor Puelma?

El señor MEDINA.—Hay, pues, opiniones absolutamente contrarias a la sustentada por el honorable señor Echenique; y, además, como los contratos no se interpretan por la sola voluntad de una de las partes y deben ser interpretados tomando en cuenta la voluntad de ambas partes contratantes; y si estas disienten en su modo de interpretarlo intervienen los Tribunales de Justicia.

El Gobierno, por su parte, ha determinado la conveniencia de adquirir el Ferrocarril de Lebu a Los Sauces, porque lo considera de verdadero interés nacional.

El último argumento, la última objeción que se hace a este proyecto, casi no vale la pena de tomarlo en cuenta; si lo contesto, es simplemente porque está consignado en el informe de minoría. Ahí se llega a la conclusión curiosísima de que la Compañía del Ferrocarril de Lebu a Los Sauces vale únicamente lo que valen sus acciones en la Bolsa.

Y el Senador informante no toma en cuenta las deudas que gravan a la Compañía y que han hecho desmerecer el valor de las acciones. Y olvida que el comprador deberá cancelar, dentro del precio fijado, las deudas contraídas con el Estado y con otros acreedores.

El señor MARAMBIO.— Me han dado un dato a este respecto, cuya efectividad no me consta. Se me ha dicho que con todo el dinero de la venta de este ferrocarril, la Compañía no alcanzará a cubrir sus deudas y tendrá que pedir alguna rebaja de los créditos.

El señor URREJOLA.—La única deuda con hipoteca que afecta a la Compañía y al mismo tiempo al Estado es la facultada por la ley nú-

mero 3857, del año 1922. Esa deuda debe estar reducida hoy día, de nueve millones que se emitieron en 1923, a poco más de seis millones y quedará totalmente amortizada en 1939.

El señor MEDINA.—Lo que yo digo es que no se puede argumentar que las sociedades valen lo que valen sus acciones en la Bolsa.

El señor URREJOLA.—La hipoteca autorizada en 1922 y por la que se emitieron bonos que autorizó aquella ley es la única deuda que afecta al ferrocarril hasta por el saldo existente de ella, el cual, como ya lo he manifestado, queda totalmente amortizado el año 1939.

Y si esto es así ¿cómo es posible que Su Señoría insista en que el Estado va a hacerse cargo de todas las deudas del ferrocarril?

El señor MEDINA.—No es eso lo que yo he dicho, señor Senador. Sólo he dicho que las deudas afectan al precio de las acciones y que dentro del precio de compra se considera el pasivo de la Compañía.

Quien compre el total de las acciones de la Sociedad Carbonífera de Lebu va a tener que pagar el total de las deudas. Y si efectúa la compra es porque estima que pagando las deudas hace un buen negocio. Además, si se le ha facilitado dinero a la Compañía, por su haber y por sus minas, es porque estas garantías son muy superiores al monto de las deudas.

Pero no se diga que el haber de la Compañía no vale más que el valor de sus acciones.

Pasando a otro punto, señor Presidente, voy a referirme sucintamente a las palabras pronunciadas por el honorable señor Echenique, quien ha mantenido la misma teoría del honorable señor Ochagavía en orden a que estas materias no interesan a la provincia de Arauco.

El señor ECHENIQUE. — Lo que he manifestado, señor Senador, es que a la provincia de Arauco no le interesa que el ferrocarril sea particular o del Estado.

El señor MEDINA.—Su Señoría, que siempre ha vivido en los centros del país y que no ha tenido nunca intervención en los servicios de esta Compañía, no ha podido apreciar la serie de tropiezos con que se encuentran los servicios particulares, hasta el extremo que se ha llegado a paralizar la industria del carbón.

El señor ECHENIQUE. — Pero para salvar esos inconvenientes está la Inspección de Ferrocarriles.

El señor MEDINA.—Esas son historias e ilusiones. Su Señoría sabe lo que significa en la práctica reclamar en contra de los ferrocarriles particulares.

A este respecto, voy a dar a conocer a la Honorable Cámara un solo hecho que confirma la verdad de mis aseveraciones.

La Compañía de Arauco Limitada tenía el ferrocarril de Curanilahue a Concepción, y una compañía particular tenía también la sección del ferrocarril de Concepción a Penco. Había una grande empresa carbonera en Curanilahue a la cual se le ponían trabas a diario por esta compañía particular a fin de impedirle que saliera a Concepción. Cuando no faltaban carros faltaban máquinas, y el trayecto se hacía demorando un día entero en recorrer la distancia de ochenta kilómetros para llegar a Concepción. Los directores de aquella empresa eran personas de lo más respetable; sin embargo, a pesar de todas las gestiones que hicieron ante el Gobierno, les fué imposible obtener la debida regularidad en el funcionamiento de ese ferrocarril particular, y la empresa se vió en la necesidad de comprar el ferrocarril de Concepción a Penco. Para poder acarrear debidamente sus productos por aquel ferrocarril, tuvo que gastar diez millones de pesos en la adquisición.

El señor URREJOLA. — Fueron sólo quinientos o seiscientos mil pesos, honorable Senador.

El señor MEDINA.—Cualquiera que fuese la suma, queda en pié el hecho de que la referida empresa tuvo que buscar este medio para conseguir un acarreo oportuno de sus productos.

Suele decirse que es indiferente, en cuanto a la movilización, esté en poder del Fisco o en poder de particulares. Esto no vale discutirlo, porque los que conocen algún ferrocarril particular saben cuáles son las dificultades que ponen los gerentes en ciertos casos.

Dice el honorable señor Echenique que no comprende cómo el Jefe de Estado Mayor haya podido decir que este ferrocarril de Lebu a Los Sauces debiera estar en manos del Gobierno. El Jefe de Estado Mayor dice eso, sin duda, porque estima que la compañía actual no tiene medios para terminarlo. ¿Y porque la Compañía no tiene medios para este fin, va a quedar aislada la provincia de Arauco?

El Jefe del Estado Mayor dice que se necesita este ferrocarril para llevar el carbón a la línea central.

El señor URREJOLA.—¿Y Máfil?

El señor MEDINA.—Su señoría sabe lo que Máfil significa.

El carbón de Máfil tiene poca colocación, porque da solamente alrededor de cuatro mil calorías.

El señor URREJOLA.—Si su señoría no me quiere, no me exajere. El carbón de Máfil da de 7 a 8 mil calorías.

El señor MEDINA.—Creo que es su señoría el que exajera, 7 mil calorías da el carbón de Lota, que es muy superior.

Continúa señor Presidente. El Jefe del Estado Mayor opina que es de absoluta necesidad para la seguridad nacional hacer la operación que se propone en este proyecto, pues ha mirado la adquisición de este ferrocarril desde el punto de vista estratégico que puede tener, oportunidad que se presenta para poder dotar esa región del país de medios necesarios de movilización militar, en caso de un conflicto armado, llevando el carbón por la red central, prolongando un poco ese ferrocarril; cosa que no se haría si continuara ese ferrocarril en manos de particulares.

Además, es necesario tomar en cuenta que este proyecto de ley, es la tabla de salvación del progreso de algunas de las provincias australes, como Arauco y Malleco.

El honorable señor Echenique, en su afán de poner trabas al proyecto de ley que se discute, declara que él aceptaría la inversión del dinero que se va a destinar a la adquisición de este ferrocarril, en otras obras análogas, pero no señala esas obras.

La opinión del señor Echenique, lleva envuelta la amenaza de dejar el ferrocarril en manos de una Compañía que no presta servicio alguno.

El señor ECHENIQUE.—Sí los presta, señor Senador.

El señor MEDINA.—Los presta, pero como si no lo hiciera, porque sus servicios son muy malos.

El señor URREJOLA.—¿De modo que la Compañía dueña del ferrocarril no tiene ningún interés en que el Estado lo compre?

El señor MEDINA.—Lo ignora señor Senador.

El señor URREJOLA.— ¡Es muy ignorante su señoría en este punto!

El señor MEDINA.—Su señoría no lo es menos.

No se divisa en qué forma propondría el señor Echenique que se invirtieran los 14 millones de pesos que quiere invertir el Gobierno..

Si se quiere mantener el monopolio de que goza ese ferrocarril, debe tenerse presente que se ha demostrado durante treinta años que es de lo más odioso y, más que eso, contrario a los intereses de todos, inclusive de los ferrocarriles del Estado.

El señor PIWONKA.—Ruego al señor Senador se sirva decirme las razones que tiene para manifestar que la no adquisición de este ferrocarril por parte del Estado va aún en contra de los intereses de la Empresa de los Ferrocarriles.

El señor MEDINA.—No tengo inconveniente en repetir lo que dije hace poco, señor Senador.

Los ferrocarriles del Estado consumen, por término medio, quinientas mil toneladas de carbón al año y las únicas Compañías que proveen a la Empresa de carbón, son las minas de Lota y Coronel, al precio de setenta y tres pesos la tonelada. Como no se puede transportar el carbón de Lebu por ferrocarril, éste no puede entrar a competir con el carbón que producen las Compañías antes citadas, pues el carbón de Lebu tendría que ser trasladado a Talcahuano para embarcarlo en seguida con destino a Concepción, lo que significa un recargo enorme en su costo. De tal manera que las utilidades que podrían obtener los productores de carbón de Lebu se pierden casi totalmente en los gastos de transporte del producto desde las minas hasta Concepción. Si el Estado pudiera transportar por ferrocarril el carbón de Lebu hasta la red Central, las minas podrían vender el carbón al Estado a un precio de \$ 50 la tonelada, o sea \$ 20 menos que el precio que actualmente paga por tonelada a las Compañías de Lota y Coronel. Este mayor precio que paga el Estado por la tonelada de carbón significa un mayor desembolso de diez millones de pesos al año. Todavía debo manifestar al señor Senador que en una de las primeras sesiones en que se discutió este proyecto, se llamó la atención a que poco después de la guerra las Compañías se pusieron de acuerdo para cobrar al Estado ciento cincuenta pesos por tonelada de carbón, con lo cual hubo un exceso de gasto superior al normal de más de cuarenta millones de pesos. Estoy cierto que el Estado ha gastado más de ciento cincuenta millones de pesos de sobreprecio en el carbón consumido por los ferrocarriles del Estado. Esta afirmación podría comprobarla con los antecedentes que obran en mi poder.

El señor URREJOLA.—¿Qué competencia pueden hacer al carbón, las minas de Lebu si nunca han producido más de cincuenta mil toneladas al año?

El señor MEDINA.—Esto ocurre, señor Senador, porque las minas no han podido trabajar más, porque no cuentan con crecido consumo; pero según un informe del señor Delcourt, quien conoce palmo a palmo esa región, con un gran consumo a la vuelta de dos o tres años, todo el interior de Arauco podría producir más de trescientas mil toneladas de carbón al año. Este no es un cálculo antojadizo.

El señor URREJOLA. — Pero el hecho es que no se vende el carbón de Arauco,

El señor MEDINA. — Precisamente por eso se dictó la ley de protección a la industria del

carbón, para que haya mayor producción y más consumo en todo el país.

El honorable señor Echenique dice que este ferrocarril no vale nada...

El señor ECHENIQUE. — Yo he dicho que se trata de un ferrocarril que deja pérdidas.

El señor MEDINA. — Precisamente, como el valor debe calcularse por la utilidad que da el ferrocarril, si la utilidad no existe, en consecuencia, no vale nada.

Pero Su Señoría no toma en cuenta el costo de la obra, que está indicado en los libros de la Compañía, y por el avalúo hecho por ingenieros tan distinguidos como don Ascanio Bascañán Santa María, el señor Teodoro Schmidt y don Rodolfo Jaramillo, personas entendidas en esta materia, quienes señalaban a este ferrocarril un valor muy superior a catorce millones de pesos.

Y hay que considerar que si el Gobierno nombró una comisión para que avaluara esa obra, lo lógico habría sido que se hubiera negociado sobre la base del valor de la tasación hecha por esa comisión. Pero el Gobierno fijó una cantidad distinta, la que fué aceptada por la Compañía.

El Gobierno desea adquirir este ferrocarril, lo necesita; su adquisición forma parte del plan necesario para el fomento de la industria carbonera. Cuando el Gobierno presentó el proyecto general de obras públicas que ha ideado; es relativo a la industria del carbón, dijo: una de las grandes medidas fundamentales que es indispensable tomar para el fomento de esta industria, es la adquisición del ferrocarril de Lebu a Los Sauces, y nombró una comisión para que estudiara el proyecto que se debate.

Como he dicho, el valor de tasación de los ingenieros nombrados, es muy superior a catorce millones de pesos, pues llega a diecisiete millones de pesos.

El señor Echenique dice que este ferrocarril deja pura pérdida, y que, por consiguiente, no debe ser adquirido por el Estado.

Pero hay que tomar en cuenta una circunstancia, que quiero aprovechar de paso para refutar un argumento de Su Señoría, manifestado en un artículo de prensa que se apresuró a publicar apenas supo que se iba a discutir este proyecto.

Como no hay facilidades para aprovechar mejor este ferrocarril, y siendo esta línea particular, no deja utilidades. Pero si se dieran facilidades, si se completaran sus servicios, es indudable que produciría más renta que hoy; y el día en que se comunique con la red central, tenga seguro Su Señoría que dará utilidades, y mucho más aún si se toma siquiera el minimum de medidas que propicia el Gobierno para fomentar la industria del carbón.

¿Por qué ese miedo por la adquisición de este ferrocarril por parte del Estado?

Si se toman medidas acertadas, como confiadamente lo espero, tendrá mucho flete, mucho movimiento; por más que, como dice el honorable señor Ochagavía, la distancia de Púa a Talcahuano sea más corta que la de Púa a Lebu.

El señor OCHAGAVIA. — Quiero agregar un dato al debate, a saber: que la gradiente de este ferrocarril es tres y cuatro veces superior a la del Tabón.

El señor MEDINA. — ¿En qué parte de la línea?

El señor OCHAGAVIA. — En la que ya está construida, y en la que está por ejecutarse, esa gradiente será mayor aún.

El señor URREJOLA. — Entre Los Alamos y Lebu.

El señor RIVERA PARGA. — Será entre Santa Rosa y Lebu.

El señor MEDINA. — Con un gasto insignificante se puede arreglar esa deficiencia.

Con los antecedentes acumulados al proyecto, se comprueba en absoluto la necesidad que existe de adquirir y terminar la obra.

Debo hacer presente a la Honorable Cámara que al hacer eso se obtendrá la inmediata rebaja en el flete del carbón; y, en segundo lugar, se fomentará el desarrollo de esta última industria, cumpliéndose así un punto capital del programa que sobre el particular ha elaborado el Gobierno.

Por otra parte, hay conveniencia en adquirir este ferrocarril, como lo pide el Gobierno, no por servir intereses particulares, sino que atendiendo a los intereses y deseos de toda la provincia de Arauco, cuyos vecinos esperan llegar alguna vez a comunicarse con los Ferrocarriles del Estado.

Repito una vez más, señor Presidente, que no puede impugnarse este proyecto diciéndose que favorece a un interés particular; muy al contrario, es una obra que el Gobierno estima conveniente y necesaria para los intereses generales del país.

Es necesario, señor Presidente, que alguna vez nos sacudamos del prurito de creer que el Congreso es el que puede administrar, y que cuando el Gobierno, siguiendo un plan general, propone diversas medidas que tienden a un fin determinado, pueda el Congreso despedazar el programa presentado, sin estudiar a fondo el plan formado por el Ejecutivo.

Esto significaría, señor presidente, en el hecho, la no aprobación del proyecto en discusión.

El Gobierno no ha considerado aisladamente este proyecto para patrocinarlo. No, señor. Es uno de los antecedentes que ha tenido en cuenta para fomentar la producción del carbón, para aumentar la producción general del país. Y tan es así, que en el nuevo proyecto de obras públicas presentado por el Gobierno hace tres o cuatro días, se considera la adquisición de este ferrocarril, para completar precisamente el plan de obras ideado a fin de llevar el progreso a todas partes, y especialmente favorecer los intereses de Arauco y Malleco.

En el mismo plan de obras se consultan los ferrocarriles de Villarrica a Loncoche y el de Unión a Arauco; proyectos que jamás habrían sido impulsados por los congresales, por cuanto aquí siempre se dice que no es posible embarcarnos en la adquisición o construcción de obras porque estamos en bancarrota. Me refiero sólo a algunos congresales, por supuesto.

Lo mismo podría decirse del proyecto de ferrocarril de Cunco a Galvarino, ferrocarril en miniatura, pero que es de grande utilidad. Hace veinte años que no se puede conseguir la construcción de esta obra.

Es necesario que venga el Gobierno y diga es menester impulsar la producción de la riqueza facilitando el acarreo de productos en tal o cual zona, para que se puedan discutir esta clase de proyectos en el Congreso, que importan la inversión de muchos millones de pesos.

Yo tengo la absoluta seguridad de que con

la inversión de que se trata de hacer, no se van a desquiciar las arcas fiscales, y si hoy no se obtiene en este ferrocarril una utilidad inmediata, se producirá mañana, aparte de que la simple construcción o desarrollo de vías férreas significa riqueza para el país, porque contribuyen al aumento de las contribuciones de haberes y de las contribuciones a la renta.

El señor PIWONKA.— Debe tener presente el Honorable Senado que la aprobación del proyecto que se discute, nos obligará a modificar la ley del año 1914, que estableció la autonomía de los Ferrocarriles del Estado.

El Senado, como cuerpo de legisladores, debe propender al cumplimiento de las leyes, obligación que pesa sobre él más que sobre cualquiera Institución. Ahora bien, entregar a los Ferrocarriles del Estado, que deben mantener sus gastos saldados con sus entradas, una nueva línea que produce pérdida, es colocarla en situación de no cumplir las leyes.

El señor MEDINA.—Esto habría que verlo con calma y detención, porque el honorable señor Piwonka sienta una tesis que no está probada: si este ferrocarril deja o no pérdidas.

El señor OYARZUN (Presidente). — Como ha llegado el término de la hora, quedará Su Señoría con la palabra.

Se suspende la sesión.

Se suspendió la sesión.

Antonio Orrego Barros,  
Jefe de la Redacción.