

# Sesión 34.a ordinaria en 8 de Agosto de 1928

## PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES OYARZUN Y URZUA

### SUMARIO

- 1.—Se acuerda preferencia para varios asuntos de fácil despacho.
- 2.—Se desecha una modificación de la Cámara de Diputados al proyecto sobre prórroga de plazo para las solicitudes de permiso para conservar bienes raíces.
- 3.—El señor Carmona solicita el restablecimiento de un carro de 3.a en los trenes de Limalche a Valparaíso.
- 4.—Se aprueba un proyecto sobre cambio de glosa en varios ítem del presupuesto de Fomento.
- 5.—Se aprueba un proyecto sobre reforma de la ley de reconstrucción de Copiapó y Vallenar.
- 6.—Se trata de un proyecto sobre cobro de derechos de peaje en el camino de Osorno a Puyehue.
- 7.—Continúa tratándose del proyecto sobre autonomía financiera de los Ferrocarriles del Estado.  
Se suspende la sesión.
- 8.—A segunda hora se aprueba en general el proyecto sobre autonomía financiera de los Ferrocarriles del Estado.  
Se levanta la sesión.

### ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Azócar, Guillermo	Echenique, Joaquín
Barros E., Alfredo	Marambio, Nicolás
Cabero, Alberto	Ochagavía, Silvestre
Carmona, Juan L.	Opazo, Pedro
Concha, Aquiles	Oyarzún, Enrique
Cruzat, Aurelio	Piwonka, Alfredo

Rivera, Augusto	Urrejola, Gonzalo
Sánchez G. de la H., R	Urzúa, Oscar
Schürman, Carlos	Viel, Oscar.
Silva C., Romualdo	Yrarrázaval, Joaquín
Smitmans, Augusto	Zañartu, Enrique.
Trucco, Manuel	

### ACTA APROBADA

Sesión 32.a ordinaria en 6 de agosto de 1928

## PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES OYARZUN Y URZUA

Asistieron los señores, Azócar, Barros Errázuriz, Carmona, Cabero, Concha don Aquiles, Cruzat, Marambio, Medina, Núñez Morgado, Ochagavía, Opazo, Piwonka, Sánchez, Schürmann, Silva Cortés, Smitmans, Trucco, Urrejola, Valencia, Yrarrázaval y Zañartu.

El señor Presidente da por aprobada el acta de la sesión 30.a, en 31 de julio, que no ha sido observada.

El acta de la sesión 31.a, en 1.º 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:

### Mensajes

Dos de Su Excelencia el Presidente de la República.

Con el primero solicita el acuerdo del Senado para ascender a Vicealmirante al Contraalmirante don José Toribio Merino Saavedra.

Con el segundo inicia un proyecto de ley sobre aumento de pensión a las hijas solteras del ex-capitán de Navío don Manuel Thompson y a

la viuda e hijos del ex-capitán de Corbeta don Estanislao Lynch.

Pasaron a la Comisión de Ejército y Marina.

#### Oficios

Cinco de la Honorable Cámara de Diputados.

Con el primero comunica que ha aprobado un proyecto de ley sobre condonación de intereses penales por impuesto a la propiedad territorial a los predios cuyo avalúo sea hasta de \$ 10,000, siempre que se paguen las contribuciones dentro del presente año.

Pasó a la Comisión de Hacienda.

Con el segundo comunica que ha aprobado un proyecto de ley sobre traspaso de fondos en el Presupuesto de Educación Pública.

Pasó a la Comisión de Presupuestos.

Con el tercero comunica que ha aprobado en los mismos términos en que lo hizo el Senado, el proyecto de ley que fija en un año el plazo para que el Banco Central entere en arcas fiscales el saldo no canjeado de los billetes fiscales y vales de tesorería.

Se mandó comunicar a S. E. el Presidente de la República.

Con el cuarto comunica que ha tenido a bien no insistir en la aprobación del proyecto desechado por el Senado, sobre concesión de jubilación a doña Isidora Gandarillas viuda de Fragua.

Se mandó archivar.

Con el quinto comunica que ha insistido en la aprobación del proyecto de ley sobre impuesto a los espectáculos públicos, desechado por el Senado.

Quedó para tabla.

Uno del señor Ministro de Fomento con el cual transcribe un oficio del Director General de los Ferrocarriles del Estado en que proporciona datos acerca del desahucio de los empleados cesantes, que fueron pedidos por notas N.os 513 y 707.

Se mandó poner a disposición de los señores Senadores.

#### Informe

Uno de la Comisión Revisora de Peticiones, recaído en la solicitud en que don Julio Cordovez Aguirre pide abono de servicios.

Quedó para tabla.

#### Carta

Una de don Arturo Latorre Moreno, con la cual da explicaciones al Senado por algunas

comunicaciones dirigidas a los señores Senadores.

Se mandó archivar.

A petición del señor Concha don Aquiles, se da lectura a la carta de don Arturo Latorre Moreno, de que acaba de darse cuenta, y, con el asentimiento de la Sala, se acuerda publicarla en la prensa, y remitirla con oficio al Juzgado en que se tramita el proceso por desacatos al Senado.

A insinuación del señor Presidente se acuerda tomar en consideración, en el tiempo destinado a los asuntos de fácil despacho, diversos asuntos sencillos que penden de la resolución del Honorable Senado.

En discusión la modificación introducida por la Cámara de Diputados al proyecto de ley aprobado por el Senado, en que se autoriza al Presidente de la República para uniformar los tipos de interés y amortización de los empréstitos fiscales o garantidos por el Estado, y que consiste en haber cambiado la redacción del inciso tercero del artículo 2.º, en los términos que se indican, usan de la palabra los señores Trucco e Yrarrázaval.

A insinuación del señor Trucco se acuerda pasar este asunto en informe a la Comisión de Hacienda.

Se toma en consideración el oficio de la Cámara de Diputados en que comunica que ha tenido a bien aceptar las modificaciones introducidas por el Senado en el proyecto de ley que reforma el artículo 22 de la ley 4174, que exime del pago de contribución fiscal y municipal, a los predios cuyo avalúo sea inferior a \$ 5,000 con excepción de la que consiste en haber reducido de \$ 5,000 a \$ 3,000 el avalúo a que se refiere el artículo 2.º del proyecto.

Por asentimiento unánime, se acuerda insistir en la aprobación de dicha modificación.

En discusión general el proyecto de ley remitido por la Cámara de Diputados, en que se hacen algunas modificaciones al decreto-ley N.º 718, de 13 de noviembre de 1925, sobre formación de los presupuestos, se da tácitamente por aprobado.

Con el asentimiento de la Sala, se pasa a la discusión particular, y considerados sucesivamente los artículos 1.º, 2.º y 3.º que lo forman, se dan tácitamente por aprobados.

El proyecto aprobado es como sigue:

**PROYECTO DE LEY:**

"Artículo 1.º Reemplázase el artículo 12 del Decreto-Ley N.º 718, de 13 de noviembre de 1925, por el siguiente:

"Artículo 12. Por "Entradas Varias" se entenderán todas aquellas que se presume haya de recibir el Fisco y que provengan de fuentes generales no comprendidas en los incisos a), b) y c) del artículo anterior".

Artículo 2.º Suprimense los incisos 1.º y 2.º del artículo 14 del citado Decreto-Ley N.º 718, de 13 de noviembre de 1925.

En el inciso 3.º del mismo artículo 14, suprimese la siguiente frase: "determinado en la forma señalada en los incisos precedentes".

Artículo 3.º Esta ley comenzará a regir desde su publicación en el "Diario Oficial".

En discusión general y particular, el proyecto de ley remitido por la Cámara de Diputados, por el cual se derogan los artículos 1.º y 2.º de la ley N.º 4246, de 1.º de febrero de 1928, usa de la palabra el señor Urrejola.

Cerrado el debate, se da tácitamente por aprobado.

El proyecto aprobado es como sigue:

**PROYECTO DE LEY:**

"Artículo único. Deróganse los artículos 1.º y 2.º de la ley N.º 4,246, de 1.º de febrero de 1928.

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

En los incidentes, el señor Concha don Aquiles hace algunas observaciones con motivo de la situación que se ha producido en la tramitación constitucional del proyecto sobre impuesto a los espectáculos públicos, que fué desechado en general por el Honorable Senado, y en cuya aprobación ha insistido la Cámara de Diputados.

Usan de la palabra sobre este mismo asunto los señores Azócar, Concha don Aquiles, Marambio, Irarrázaval, Urrejola, el señor Vice-Presidente y Trucco.

El señor Schürmann formula indicación para que se exima del trámite de Comisión, y se

tome inmediatamente en consideración el proyecto de ley remitido por la Cámara de Diputados, en que se autoriza al Presidente de la República para que, de acuerdo con lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 21 del decreto ley N.º 718, de 13 de noviembre de 1925, sobre formación de los Presupuestos de Entradas y Gastos de la Administración Pública, efectúe en el Presupuesto de Educación Pública vigente, los trasposos de fondos que se indican.

Se dan por terminados los incidentes.

La indicación del señor Schürmann se da tácitamente por aprobada, y puesto en discusión general y particular el proyecto de ley a que se refiere, por no usar de la palabra ningún señor Senador, se declara cerrado el debate, y se da tácitamente por aprobado.

El señor Barros Errázuriz, con el asentimiento de la Sala, formula indicación para que en la segunda hora de hoy, que está destinada a asuntos particulares, se tomen en consideración los mensajes de ascenso a Contra-Almirante, del Capitán de Navío don Francisco Nieto, y a Vice-Almirante, del Contra-Almirante don José Toribio Merino.

Con el asentimiento de la Sala, así se acuerda.

En el orden del día, se pone en discusión general el proyecto de ley remitido por la Cámara de Diputados, sobre autonomía financiera de los Ferrocarriles del Estado.

Usan de la palabra los señores Barros don Alfredo y Urrejola, quien queda con ella por haber llegado la hora.

Se suspende la sesión.

A segunda hora, se constituye la Sala en sesión secreta, y se toman las resoluciones de que se deja testimonio en acta por separado.

**CUENTA**

Se dió cuenta:

1.º De los siguientes mensajes de Su Excelencia el Presidente de la República:

Conciudadanos del Senado y de la Cámara de Diputados:

Una de las grandes figuras, no solamente dentro de la institución a que perteneció, sino

dentro del país entero, es la del vice-almirante don Patricio Lynch, distinguido marino que por sus grandes dotes personales y virtudes ciudadanas, aparte de los servicios prestados al país en la contienda del Pacífico, tomando parte activa en las batallas de Antofagasta, Chorrillos y Miraflores, y como jefe civil y militar de Lima, mereció ser declarado por el Soberano Congreso benemérito de la patria.

En la actualidad su única hija, en estado de viudez, goza de una pensión anual de \$ 5,000, concedida por decreto supremo N.º 453, de 8 de marzo de 1928.

En mérito de estas consideraciones, e inspirado el Supremo Gobierno en las normas de la más estricta justicia, de manera que una situación de bienestar rodee a sus descendientes, tengo el honor de someter a vuestra deliberación, el siguiente

#### PROYECTO DE LEY:

"Artículo único. Elévese a la cantidad anual de doce mil pesos (\$ 12,000), la pensión de montepío de que disfruta la hija viuda del ex-vicealmirante don Patricio Lynch; siendo de cargo fiscal este aumento".

Santiago, 7 de agosto de 1928.—C. Ibáñez C.—C. Frodden.

Ciudadanos del Senado y de la Cámara de Diputados:

El presupuesto vigente del Ministerio de Fomento, en la Partida 11[01]02 Secretaría z) 3), consulta la suma de \$ 500,000 para la construcción de un cuarto piso en el edificio del Ministerio, destinado a ubicar en él los servicios dependientes que actualmente ocupan casas arrendadas.

La construcción de este piso no se ha podido llevar a cabo por no permitirlo las condiciones de resistencia del edificio después del temblor último.

En cambio, con evidente ventaja para el funcionamiento de los servicios, se ha proyectado la ejecución de un cuerpo de edificio a los pies del actual, en el que se consultan los locales necesarios para instalar en él todas las oficinas que hoy día quedan repartidas en otras casas, y las comodidades del caso para las salas de dibujo, archivos, museos, etc.

Ocorre, sin embargo, que los fondos consultados en el presupuesto vigente, a que se ha hecho referencia, no pueden invertirse en la construcción del citado cuerpo de edificio, porque la glosa del ítem correspondiente, destina

esos fondos a la ejecución de un cuarto piso, o sea, a un objeto distinto de aquel en que se invertirá el dinero.

A fin de poder llevar a cabo estos trabajos y atender desde luego a los gastos de demolición del antiguo local hacia la calle Bandera, es necesario modificar la glosa del ítem referido, en el sentido de que la cantidad de quinientos mil pesos puede invertirse en la construcción del ensanche del edificio del Ministerio de Fomento, hacia la citada calle, bastando para este efecto sustituir la glosa del ítem por la que se indica en este proyecto de ley.

Dada la necesidad que existe de iniciar desde luego estos trabajos, el Gobierno, solicita del Honorable Congreso, la urgencia a que se refiere el artículo 46 de la Constitución Política del Estado y, en mérito de estas consideraciones, tengo el honor de someter a vuestra aprobación el siguiente

#### PROYECTO DE LEY:

"Artículo único. Sustitúyese, por la siguiente, la glosa del rubro 11[01]02 Secretaría z) 3) del Presupuesto del Ministerio de Fomento para el presente año:

"Para los trabajos de ensanche del edificio del Ministerio de Fomento, reparaciones en el local actual y demolición de la casa ubicada en el sitio en que se construirá el nuevo pabellón".

Santiago, a 7 de agosto de mil novecientos veintiocho.—C. Ibáñez C.—Luis Schmidt.

2.º Del siguiente oficio de la Comisión Mixta para estudiar el proyecto sobre el Colegio de Abogados:

Santiago, 7 de agosto de 1928.—Tengo la honra de comunicar a Vuestra Excelencia, que, con esta fecha, ha procedido a constituirse la Comisión Mixta Especial encargada de estudiar los desacuerdos producidos entre ambas ramas del Congreso Nacional a propósito del proyecto de ley que modifica el decreto-ley orgánico del Colegio de Abogados, designando como su presidente al que suscribe.

Dios guarde a Vuestra Excelencia.—A. Cabero.—F. Altamirano Z., Secretario de la Comisión.

3.º De los siguientes informes de Comisiones:

Honorable Senado:

La Cámara de Diputados ha prestado recientemente su aprobación a un proyecto de ley, de iniciativa del Diputado don Isauro Torres, que introduce ciertas modificaciones en las leyes so-

bre reconstrucción de las poblaciones destruidas por el terremoto de 1922 en las provincias de Atacama y Coquimbo.

La N.º ley 3926, de 18 de mayo de 1923, cuyos artículos 7.º y 8.º, se proyecta sustituir por uno nuevo que los altera y refunde, fué dictada con el propósito muy laudable de crear una Caja de Auxilios que contribuyera, aparte de su capital, con \$ 15.000.000 a la reedificación de las propiedades particulares afectadas con ese siniestro.

Posteriormente, el año 1927, una segunda ley, la N.º 4119, de 18 de febrero, basada también en una iniciativa de ese mismo parlamentario, destinó cinco de esos quince millones de pesos a la construcción y reparación de los inmuebles fiscales y municipales de las provincias antedichas; abrió un nuevo plazo de presentación de solicitudes para los particulares no acogidos oportunamente a las disposiciones de la ley de 1923 y, finalmente, redujo, por acuerdo del Honorable Senado que le agregó el artículo 4.º, cuya derogación se propone ahora, los tipos de intereses de los bonos que se emitieran para cubrir los préstamos destinados a reparar las propiedades de los damnificados o a reconstruirlas por su propia cuenta y de conformidad con planos de su preferencia.

Esta ley 4119 se dictó en la inteligencia de poder destinar al auxilio privado un saldo no gastado todavía de \$ 5.000.000, suma que arrojaban los cálculos una vez deducidos de los quince millones de pesos primitivamente autorizados, cinco millones ya invertidos y cinco millones destinados, según se ha dicho, a fines de protección municipal o fiscal.

Ahora bien, el artículo 4.º de esta ley, si bien muy liberal y generoso en sus alcances desde el punto de vista individual ya que impuso una reducción de las tasas de intereses de ciertos bonos, ha resultado funesto en la práctica para los fines generales que se persiguieron en 1923 con la dictación de preceptos encaminados a favorecer y propender a la reconstrucción de los edificios que sufrieron con ese terremoto en aquellas localidades.

El servicio de los bonos emitidos en conformidad a la ley 3926 ha comprometido la estabilidad de la Caja de Auxilios en términos tales, que ésta no ha podido atender las solicitudes presentadas en virtud de la ley 4119, pues se encuentra en la imposibilidad de financiar la rebaja de intereses acordada en el artículo 4.º de esta última. En efecto, la autorización de 1923 para que esa Caja emitiera bonos del 6 o/o de interés con 1 o/o de amortización, por un valor de \$ 15.000.000, importó a dicha institución una pérdida inicial de \$ 1.500.000, que es

la diferencia habida entre el valor de realización en plaza de esos valores y la entrega en dinero efectivo y sin descuento que ella ha tenido que hacer a los damnificados.

Por otra parte, el 6 o/o de interés y 1 o/o de amortización sobre el total nominal de 15.000.000 de pesos representa a la Caja un desembolso de \$ 1.050.000 que debe pagar anualmente a los tenedores de aquellos bonos.

De acuerdo con las operaciones hechas y con las estipulaciones de los artículos 7.º y 8.º de la ley N.º 3926 y 4.º de la 4119, la Caja recibe cada año a título de interés y amortización de los préstamos realizados, la cantidad de \$ 934.540, total que arroja un déficit anual de \$ 115.460, si se compara esta suma con la que ella debe pagar a su vez, a los tenedores de bonos.

Manteniendo, en cambio, la situación creada por la ley 3926 se llegaría a un resultado diferente, pues la comparación entre las entradas y gastos de la institución emisora, arrojaría un superávit anual a su favor ascendente a \$ 57.780, según los cálculos hechos por el honorable Diputado firmante de la moción y los datos que se reproducen en el informe evacuado por la Comisión correspondiente de la Cámara de origen.

Las razones expuestas mueven, pues, a vuestra Comisión de Gobierno a recomendaros la aprobación del proyecto de ley en estudio en los mismos términos en que viene concebido.

Sala de la Comisión, a 8 de agosto de 1928.  
—M. Trucco.—Nicolás Marambio M.— Roberto Sánchez.—Manuel Cerda M., Secretario.

#### Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Hacienda ha tomado conocimiento de una moción suscrita por los honorables Senadores, señores Opazo, Valencia, Zañartu Prieto, Azócar y Silva Cortés en que formulan un proyecto de ley destinado a modificar la ley N.º 4312, de 24 de febrero de 1923, que creó el Instituto de Crédito Industrial.

La comisión, después de un prolijo estudio de los antecedentes y fundamentos acompañados a este proyecto, estimó preferible modificar la ley que creó la Caja de Crédito Agrario, desde el momento en que esta entidad tiene ya establecido un mecanismo completo para el desarrollo del crédito agrario que se amolda en forma más precisa con las ideas contenidas en la moción en informe.

Con el objeto de que el proyecto no fuera a dañar o quedar en pugna con las disposiciones vigentes del decreto-ley que creó el Banco Central, con las del que estableció la Superin

tendencia de Bancos y con la Ley de Caja Agraria, la Comisión aceptó la idea formulada por el señor Ministro de Hacienda de que el proyecto fuera revisado, en cuanto a su redacción, por los representantes de estas entidades, o sea el Superintendente de Bancos, el abogado del Banco Central y el Fiscal de la Caja Agraria.

Las razones en que se funda la proposición en estudio se encuentran ampliamente detalladas en la moción que le ha dado origen, motivo por el cual es innecesario reproducirlas en este informe.

En mérito de lo dicho, vuestra Comisión de Hacienda tiene la honra de recomendaros la aprobación del proyecto en estudio cuyo texto, con las modificaciones que se han introducido en él, queda en los términos siguientes:

#### PROYECTO DE LEY:

"Artículo 1.º Autorízase a la Caja Nacional de Ahorros para suscribir acciones de la sociedad anónima Caja de Crédito Agrario.

El Estado dará su garantía para el efecto de asegurar un interés del 7 o/o anual, sobre el valor pagado de las acciones que suscriba. La garantía del Estado quedará limitada a una suscripción que no exceda de \$ 20.000.000.

La Caja de Crédito Agrario será considerada filial de la Caja de Crédito Hipotecario para los efectos señalados en el artículo 6.º de la ley N.º 4327, sobre Crédito Agrario.

Artículo 2.º La Caja de Crédito Agrario podrá, dentro de las disposiciones de la presente ley y de sus estatutos, conceder préstamos en primera o segunda hipoteca sobre predios rústicos, siempre que el total de los gravámenes hipotecarios que afecten al predio no exceda del 65 o/o del valor del inmueble.

La tasación del predio que se ofrece en garantía será la que rija para el pago de las contribuciones de bienes raíces, sin perjuicio de que el Consejo de la Caja pueda tomar como base otra estimación fijada por peritos que nombre al efecto, cuando lo estime conveniente, siempre que dicha estimación sea inferior a la tasación vigente para las contribuciones.

Estos préstamos no podrán concederse por un plazo superior a 5 años y deberán estipularse amortizaciones anuales para su pago.

Los préstamos de que se trata en el presente artículo servirán de garantía para la emisión de letras de la Caja de Crédito Hipotecario, en conformidad a la ley N.º 4327, sobre Crédito Agrario.

Artículo 3.º Podrá igualmente la Caja de Crédito Agrario, dentro de las disposiciones de sus estatutos, descontar letras que provengan de operaciones derivadas de la industria agrícola o

ganadera, siempre que su plazo no sea inferior a 6 meses ni superior a 12.

Estas letras podrán ser redescontadas en el Banco Central de Chile cuando el plazo que falte para su vencimiento no exceda de 6 meses y siempre que su pago esté plenamente garantido con productos agrícolas o ganado y cumpla, en lo demás, la operación con los requisitos que exige la Ley Orgánica del Banco Central.

Se aplicarán a estos redescuentos las disposiciones del artículo 60 de dicha ley.

Artículo 4.º Esta ley comenzará a regir desde su publicación en el "Diario Oficial"

Sala de la Comisión, a 7 de agosto de 1928.

—Joaquín Echenique.—Guillermo Azócar.—Joaquín Yrarrázaval.—Aurelio Cruzat.—Enrique Zañartu P.—Eduardo Salas P., Secretario de la Comisión.

#### Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Obras Públicas y Vías de Comunicación tiene la honra de proponeros paséis en informe a la Comisión de Agricultura y Fomento Industrial, el proyecto remitido por el Honorable Cámara de Diputados, que se refiere a la ejecución de obras de regadío, por estimar que la materia sobre que versa, que no es otra que el fomento de la producción agrícola del país, debe ser objeto del estudio de la referida Comisión.

Sala de la Comisión, 7 de agosto de 1928.

—Pedro Opazo Letelier.—M. Trucco.—Augusto Smitmans.—G. González Devoto, Secretario de la Comisión.

Uno de la Comisión de Obras Públicas y Vías de Comunicación, recaído en los proyectos de la Honorable Cámara de Diputados, en que concede pensión de gracia a doña Ester Flores viuda de Huet y a su hijo menor y otra a doña Zoila G. de Cuevas y a sus hijos menores.

#### 1.—PREFERENCIAS

El señor OYARZUN (Presidente).—Solicito el asentimiento del Senado para discutir, antes de la hora de los incidentes, algunos proyectos sencillos que seguramente no darán lugar a debate, y, asimismo, a petición del señor Ministro de Fomento, para eximir del trámite de Comisión y discutir sobre tabla un mensaje sobre cambio de glosa de varios ítem del presupuesto de ese Ministerio.

Queda así acordado.

El señor AZOCAR.—A mi vez solicito, señor Presidente, que a continuación de los asun-

tos a que Su Señoría se ha referido, se discuta el proyecto que tiene por objeto dar más amplitud a las operaciones de la Caja de Crédito Agrario, que está informado por la Comisión de Hacienda.

Es de advertir que la redacción que se ha dado al proyecto no debe ser modificada, pues, a petición del señor Ministro de Hacienda, intervinieron en ella el Superintendente de Bancos, el abogado del Banco Central y el Fiscal de la Caja de Crédito Agrario, a fin de no perjudicar la organización de estas tres instituciones que tan íntimamente ligadas están en lo que se refiere al crédito.

Se trata, pues, de un proyecto sencillo, que podría discutirse en el cuarto de hora destinado a los asuntos de fácil despacho.

El señor OYARZUN (Presidente).— En la hora de los incidentes podrá formular Su Señoría indicación en el sentido que ha indicado.

El señor MARAMBIO.—Por mi parte formulo indicación para que se discuta sobre tabla la modificación hecha por la Cámara de Diputados en el proyecto del Senado, que tiene por objeto modificar algunas disposiciones de la ley sobre reconstrucción de las poblaciones de Atacama y Coquimbo.

## 2.—PRORROGA DE PLAZO A LOS PERMISOS PARA CONSERVAR BIENES RAICES

El señor SECRETARIO.—“Santiago, 6 de agosto de 1928.—La Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar el proyecto del Honorable Senado, que renueva los efectos de la ley número 4124, de 18 de junio de 1927, con la siguiente modificación:

Haber redactado el inciso 2.º del artículo 1.º en los siguientes términos: “Las corporaciones y fundaciones que se acojan a los beneficios de esta ley deberán pagar un impuesto adicional de quinientos pesos. El referido impuesto será de cien pesos para las propiedades cuyo avalúo para los efectos del pago de la contribución de haberes sea inferior a diez mil pesos”.

Lo que tengo la honra de poner en conocimiento de Vuestra Excelencia, en respuesta a vuestro oficio número 455, de 23 de junio del presente año.

Acompaño los antecedentes respectivos.

Dios guarde a Vuestra Excelencia —P. Lellier E.—Julio Echaurren O., pro-secretario”.

El inciso aprobado por el Senado dice:

“Las corporaciones y fundaciones que se acojan a los beneficios de esta ley deberán pagar una multa adicional de quinientos pesos”.

La modificación de la Cámara de Diputa-

dos consiste en cambiar la palabra “multa” por la expresión “impuesto adicional”.

El señor OYARZUN (Presidente). — En discusión las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados al proyecto del Senado.

El señor MARAMBIO.— La modificación introducida por la Cámara de Diputados tiene un inconveniente, pues no creo que pueda imponerse una contribución por medio de una ley que ha tenido origen en el Senado. En realidad no se trata de imponer contribución alguna, sino una mera sanción a las corporaciones que no hayan dado cumplimiento a la disposición legal que las obliga a solicitar permiso del Congreso para conservar la posesión de los bienes raíces de su propiedad. En lugar de que estas propiedades sean confiscadas, se da un plazo de gracia a las instituciones respectivas para que soliciten del Congreso el permiso correspondiente, siempre que hagan la solicitud en papel sellado de quinientos pesos.

Esta multa puede considerarse como una pena, una sanción, o puede ser calificada con cualquiera otra palabra de sentido semejante, pero no es en manera alguna una contribución. En esta Cámara no puede tener origen una ley que impone una contribución; pero como ya no cabe alterar la modificación introducida por la Cámara de Diputados, creo que lo más acertado es desecharla, lisa y llanamente.

El señor URREJOLA.—Yo no soy versado en asuntos constitucionales, no pretendo ser un constitucionalista, pero no creo que la disposición constitucional referente a esta materia sea un obstáculo para la aprobación de la modificación que se discute.

En efecto, el inciso 3.º del artículo 45.º de la Constitución dice:

“Las leyes sobre contribuciones de cualquiera naturaleza que sean, sobre los presupuestos de la administración pública y sobre reclutamiento, sólo pueden tener principio en la Cámara de Diputados”.

Si el impuesto de que se trata se establece por medio de una modificación que ha tenido origen en la Cámara de Diputados, ¿en qué forma se contraviene la disposición constitucional ya citada?

El señor MARAMBIO.—El proyecto del Senado impone una multa por el no cumplimiento de una disposición legal, y la otra Cámara le da a esta multa el carácter de contribución, la cual estaría impuesta por una ley que ha tenido origen aquí. Esto es lo que me parece irregular.

El señor URREJOLA.—Yo pensaba que no contraría el texto del artículo constitucional el

hecho de que la multa de que se trata sea establecida por medio de una modificación de la otra Cámara al proyecto del Senado; pero defiero a la opinión de los juristas que hay en esta Sala, algunos de ellos eminentes, y no pretendo de ninguna manera, por cierto, imponer mi modo de pensar.

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

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Se va a votar la modificación introducida por la Cámara de Diputados.

**Votada la modificación, resultó desechada por 11 votos contra 5, habiéndose abstenido de votar 3 señores Senadores.**

### 3.—TRANSPORTE DE ESCOLARES DE LIMACHE A VALPARAISO

El señor CARMONA.—Numerosos vecinos del pueblo de Quilpué, señor Presidente, todos padres de familia, me han informado últimamente acerca de una petición que han presentado a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

En síntesis, la petición solicita el restablecimiento de cierto servicio de transporte que existía entre Limache, Quilpué, Viña del Mar y Valparaíso, y que facilitaba a los estudiantes de instrucción secundaria su traslado entre los puntos mencionados. Dicho servicio, establecido desde años atrás, consistía en agregar un carro de tercera a los trenes locales que corren entre Limache y Valparaíso, en el que viajaban los escolares mediante el pago de una tarifa módica. No hace mucho, por resolución de la Dirección de la Empresa, se suprimió este servicio, lo que ha perjudicado mucho a los padres de familia que tienen que enviar a sus hijos a educarse a Viña del Mar o a Valparaíso. Se han hecho diversas diligencias para obtener el restablecimiento de tal servicio, peticiones por escrito a la Empresa de los Ferrocarriles, se han nombrado comisiones de vecinos para que se acercaran con dicho objeto a los funcionarios respectivos de dicha Empresa, se han publicado artículos en la prensa, etc., y sólo se ha conseguido, no el restablecimiento del carro suprimido, sino una rebaja en los pasajes para los alumnos menores de diez años de edad. En realidad, el número de alumnos menores de diez años que viajan en el trayecto señalado es pequeño, ya que casi la totalidad de ellos se educa en los establecimientos de educación primaria que hay en las localidades en que residen, en cambio, los alumnos que se educan en los colegios de Viña del Mar o de Valparaíso, por lo general tienen 12, 14 o más años de edad.

No obstante esta resolución desfavorable, los

padres de familia han continuado sus gestiones para que se restablezca ese carro de tercera clase, y fundan su petición en que los alumnos y alumnas que tienen que hacer diariamente ese trayecto se ven obligados a viajar en los coches comunes de tercera clase, junto con gentes que suelen descuidarse en sus conversaciones y emplear palabras inconvenientes.

Empeñados como están los padres de familia de los pueblos a que me he referido en que se restablezca el servicio a que he hecho referencia, me han pedido los ayude en sus propósitos, y, en consecuencia, ruego a la Mesa que, a mi nombre, tenga a bien dirigir oficio al señor Ministro de Fomento rogándole se sirva atender esta justa petición.

El señor OYARZUN (Presidente).—Se enviará el oficio que solicita el honorable Senador, en la forma acostumbrada.

¿Algún señor Senador desea usar de la palabra antes de la orden del día?

Ofrezco la palabra.

Terminados los incidentes.

Si no hay inconveniente, se procederá a discutir los proyectos a que se han referido los honorables señores Marambio y Azócar, como también el mensaje a que por mi parte he aludido.

El señor AZOCAR.—El proyecto a que me he referido ha sido favorablemente informado por la Comisión de Hacienda y hay conveniencia en no modificar la redacción que se le ha dado, porque cualquiera alteración que se le hiciera podría perjudicar los intereses de la Caja de Crédito Agrario.

El señor YRARRAZAVAL.—En mi calidad de miembro de la Comisión de Hacienda he firmado el informe sobre el proyecto a que se ha referido el honorable señor Azócar; pero, dada la importancia que él tiene, creo que es conveniente que los señores Senadores dispongan del tiempo necesario para estudiarlo con algún detenimiento.

El señor URREJOLA.—No me explico cómo pueden presentar una moción instituciones enteramente ajenas al Congreso.

El señor OYARZUN (Presidente).—Como hay oposición para que se discuta en la presente sesión el proyecto a que se ha referido el honorable señor Azócar, si no hay inconveniente quedará anunciado para discutirlo en el cuarto de hora destinado a los asuntos de fácil despacho de la sesión del lunes próximo.

Acordado.

Corresponde ocuparse de los asuntos para los cuales acaba de acordarse preferencia.

**4.—CAMBIO DE GLOSA DE UN ITEM DEL PRESUPUESTO DE FOMENTO**

El señor OYARZUN (Presidente).—Se va a discutir el mensaje sobre cambio de glosa de un ítem del presupuesto del Ministerio de Fomento.

El señor SECRETARIO.— “Conciudadanos del Senado y de la Cámara de Diputados:

El presupuesto vigente del Ministerio de Fomento, en la Partida 11| 01| 02 Secretaría 2) 3), consulta la suma de \$ 500,000 para la construcción de un cuarto piso en el edificio del Ministerio, destinado a ubicar en él los servicios dependientes que actualmente ocupan casas arrendadas.

La construcción de este piso no se ha podido llevar a cabo por no permitirlo las condiciones de resistencia del edificio después del temblor último.

En cambio, con evidente ventaja para el funcionamiento de los servicios, se ha proyectado la construcción de un cuerpo de edificio a los pies del actual, en el que se consultan los locales necesarios para instalar en él todas las oficinas que hoy día quedan repartidas en otras casas, y las comodidades del caso para las salas de dibujo, archivos, museos, etc.

Ocurre sin embargo que los fondos consultados en el Presupuesto vigente, a que se ha hecho referencia, no pueden invertirse en la construcción del citado cuerpo de edificio porque la glosa del ítem correspondiente, destina esos fondos a la construcción de un cuarto piso, o sea, a un objeto distinto de aquel en que se invertirá el dinero.

A fin de poder llevar a cabo estos trabajos y atender desde luego a los gastos de demolición del antiguo local hacia la calle de Bandera, es necesario modificar la glosa del ítem referido en el sentido de que la cantidad de quinientos mil pesos pueda invertirse en la construcción del ensanche del edificio del Ministerio de Fomento hacia la citada calle, bastando para este efecto substituir la glosa del ítem por la que se indica en este proyecto de ley.

Dada la necesidad que existe de iniciar desde luego estos trabajos, el Gobierno solicita del Honorable Congreso la urgencia a que se refiere el artículo 46 de la Constitución Política del Estado, y, en mérito de estas consideraciones, tengo el honor de someter a vuestra consideración el siguiente

**PROYECTO DE LEY:**

“Artículo único. Substitúyese por la siguiente, la glosa del rubro 11|01|02 Secretaría 2) 3) del Presupuesto del Ministerio de Fomento para el presente año:

“Para los trabajos de ensanche del edificio del Ministerio de Fomento, reparaciones en el local actual y demolición de la casa ubicada en el sitio en que se construirá el nuevo pabellón.”

“Santiago, a 7 de agosto de 1928.—C. Ibáñez C.—Luis Schmidt.”

El señor OYARZUN (Presidente).—En discusión general y particular a la vez el proyecto de ley.

¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se hace observación en contrario, lo daré por aprobado.

Aprobado.

**5.—REFORMA DE LA LEY SOBRE RECONSTRUCCION DE COPIAPO Y VALLENAR**

El señor OYARZUN (Presidente).—Corresponde discutir en seguida el proyecto de la Cámara de Diputados sobre reforma de la Ley de Reconstrucción de las ciudades de Copiapó y ValLENAR.

Se va a dar lectura al respectivo informe de Comisión.

El señor SECRETARIO.—Dice así:

“Honorable Senado: La Cámara de Diputados ha prestado recientemente su aprobación a un proyecto de ley, de iniciativa del Diputado don Isauro Torres, que introduce ciertas modificaciones en las leyes sobre reconstrucción de las poblaciones destruídas por el terremoto de 1922 en las provincias de Atacama y Coquimbo.

La ley N.º 3926, de 18 de mayo de 1923, cuyos artículos 7.º y 8.º se proyecta substituir por uno nuevo que los altera y refunde, fué dictada con el propósito muy laudable de crear una Caja de Auxilios que contribuyera, aparte de su capital, con \$ 15.000,000 a la reedificación de las propiedades particulares afectadas con ese siniestro.

Posteriormente, el año 1927, una segunda ley, la N.º 4119, de 18 de febrero, basada también en una iniciativa de ese mismo parlamentario, destinó cinco de esos quince millones de pesos a la construcción y reparación de los inmuebles fiscales y municipales de las provincias antedichas; abrió un nuevo plazo de presentación de solicitudes para los particulares no acogidos oportunamente a las disposiciones de la ley de 1923 y, finalmente, redujo, por acuerdo del Honorable Senado que le agregó el artículo 4.º, cuya derogación se propone ahora, los tipos de intereses de los bonos que se emitieran para cubrir los préstamos destinados a reparar las propiedades de los damnificados o a reconstruirlas por

su propia cuenta y de conformidad con planos de su preferencia.

Esta ley 4119 se dictó en la inteligencia de poder destinar al auxilio privado un saldo no gastado todavía de \$ 5.000.000, suma que arrojaban los cálculos una vez deducidos de los quince millones de pesos primitivamente autorizados, cinco millones ya invertidos y cinco millones destinados, según se ha dicho, a fines de protección municipal o fiscal.

Ahora bien, el artículo 4.º de esta ley, si bien muy liberal y generoso en sus alcances, bajo el punto de vista individual, ya que impuso una reducción de las tasas de intereses de ciertos bonos, ha resultado funesto en la práctica para los fines generales que se persiguieron en 1923 con la dictación de preceptos encaminados a favorecer y propender a la reconstrucción de los edificios que sufrieron con ese terremoto en aquellas localidades.

El servicio de los bonos emitidos en conformidad a la ley 3926 ha comprometido la estabilidad de la Caja de Auxilios en términos tales, que ésta no ha podido atender las solicitudes presentadas en virtud de la ley 4119, pues se encuentra en la imposibilidad de financiar la rebaja de intereses acordada en el artículo 4.º de esta última. En efecto, la autorización de 1923 para que esa Caja emitiera bonos del 6 o/o de interés con 1 o/o de amortización, por un valor de 15.000.000 de pesos, importó a dicha institución una pérdida inicial de 1.500.000 pesos, que es la diferencia habida entre el valor de realización en plaza de esos valores y la entrega en dinero efectivo y sin descuento que ella ha tenido que hacer a los damnificados.

Por otra parte, el 6 por ciento de interés y 1 por ciento de amortización sobre el total nominal de 15.000.000 de pesos representa a la Caja un desembolso de 1.050.000 pesos, que debe pagar, anualmente, a los tenedores de aquellos bonos.

De acuerdo con las operaciones hechas y con las estipulaciones de los artículos 7.º y 8.º de la ley N.º 3926 y 4.º de la 4119, la Caja recibe cada año a título de interés y amortización de los préstamos realizados, la cantidad de 934.540 pesos, total que arroja un déficit anual de 115.460 pesos, si se compara esta suma con la que ella debe pagar a su vez, a los tenedores de bonos.

Manteniendo, en cambio, la situación creada por la ley 3926, se llegaría a un resultado diferente, pues la comparación entre las entradas y gastos de la institución emisora, arrojaría un superavit anual a su favor ascendente a 57.780 pesos, según los cálculos hechos por el honorable Diputado firmante de la moción y los datos que

se reproducen en el informe evacuado por la Comisión correspondiente de la Cámara de origen.

Las razones expuestas mueven, pues, a vuestra Comisión de Gobierno a recomendaros la aprobación del proyecto de ley en estudio en los mismos términos en que viene concebido.

Sala de la Comisión, a 8 de agosto de 1928.  
—(Firmados).—M. Trucco. — Nicolás Marambio M.—Roberto Sánchez.— Manuel Cerda M., Secretario".

El proyecto de la Cámara de Diputados dice como sigue:

#### PROYECTO DE LEY:

"Artículo 1.º Derógase el artículo 4.º de la ley N.º 4119, de 15 de febrero de 1927.

Art. 2.º Sustitúyense los artículos 7.º y 8.º de la ley N.º 3926, de 18 de mayo de 1923, por el siguiente artículo: "Los propietarios que hubiesen presentado solicitudes para construir edificios de alguno de los tipos indicados en el artículo 6.º o los que hubieren solicitado solamente reparar sus propiedades o reconstruirlas por su propia cuenta y con planos de su preferencia, podrán solicitar préstamos a un interés del seis por ciento (6 o/o) anual, con una amortización acumulativa, también anual, de un uno por ciento (1 o/o)".

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

El señor OYARZUN (Presidente). — En discusión general el proyecto.

El señor CONCHA (don Aquiles).—Yo me encontraba en Copiapó, señor Presidente, cuando se produjo el terremoto que destruyó esa ciudad y la de Vallenar, y desde entonces he tenido vivo interés por todo lo que se relaciona con la reconstrucción de dichas ciudades.

Ahora que es oportuno, y por segunda vez, porque hace ya algún tiempo me referí a este mismo asunto, deseo que quede constancia en el Boletín de Sesiones del Senado de que en los pueblos mencionados sólo se han reconstruido los edificios pertenecientes a la gente pudiente. En Copiapó se ha llegado hasta a edificar manzanas completas de casas nuevas y chalets que, desgraciadamente, nadie se ha interesado por arrendar.

El señor BARROS ERRAZURIZ.—¿De modo que esas habitaciones están desocupadas?

El señor CONCHA (don Aquiles).—Cuando yo visité aquella región lo estaban, señor Senador.

En Vallenar puede ver que las habitaciones de la gente humilde, de aquella que ni siquiera sabe hacer una presentación por escrito, estaban

sin reconstruir, que a esos pobres no se les había dado facilidad alguna.

Esto sucedía a pesar de que en los pueblos a que me estoy refiriendo hay terrenos de más donde construir habitaciones para la gente modesta, con economía para el Fisco y gran beneficio para esos humildes habitantes.

Desgraciadamente, en este país son pocas las personas altruistas que realmente se preocupan del bienestar de los obreros y del pueblo en general. A raíz de del terremoto se mandaron víveres y se concedieron fondos para auxiliar a los damnificados, pero todo se repartió mal, y en cuanto a las habitaciones para la gente pobre, no se han reconstruido hasta la fecha: únicamente se han reconstruido, como digo, las casas de la gente pudiente.

Creo, sin embargo, que lo menos malo sería aprobar este proyecto para que haya dinero y trabajo en aquella región, donde la gente vive miserablemente desde que se produjo la decadencia de la industria minera.

Votaré favorablemente este proyecto, dejando constancia de que las personas encargadas de la reconstrucción de las referidas ciudades, no han sido lo suficiente altruistas para reconstruir de preferencia las habitaciones de la gente modesta, dejando para después la de las que pertenecen a personas pudientes.

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

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votación, se dará por aprobado en general el proyecto.

Aprobado.

Entrando en la discusión particular, pongo en discusión el artículo 1.º, a que se acaba de dar lectura.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votación, se dará por aprobado.

Aprobado.

En discusión el artículo 2.º

El señor CABERO. — ¿Podríamos saber cuáles artículos de la ley actual son los que se sustituyen?

El señor SECRETARIO.—Son los artículos 7.º y 8.º de la ley que creó la Caja de Auxilios para la reconstrucción de las poblaciones destruidas por el terremoto de noviembre de 1922, que dicen así:

"Art. 7.º Los damnificados que deseen construir edificios de algunos de los tipos indica-

dos en el artículo anterior, podrán solicitar un préstamo por el valor de dicho edificio y pagarán un interés de sólo tres por ciento anual, y una amortización, también anual, de medio por ciento durante los tres primeros años. Este interés se elevará al cuatro por ciento durante el cuarto y quinto años, y al cinco por ciento durante los dos años siguientes, sin alterar la amortización.

El saldo del interés y de la amortización, hasta completar el seis por ciento y el uno por ciento, respectivamente, se cubrirá con los fondos de la Caja de Auxilios.

Si quedaren fondos sobrantes después de los siete años, los deudores de esta categoría seguirán pagando el 5 por ciento de interés y medio por ciento de amortización, hasta la completa inversión de dichos fondos.

Los préstamos a que hace referencia este artículo, no deberán exceder del setenta y cinco por ciento de la emisión total.

Art. 8.º Los damnificados que necesiten solamente reparar sus propiedades o deseen reconstruirlas por su propia cuenta y con planos de su preferencia, podrán también solicitar préstamos en bonos de esta emisión; pero deberán pagar un interés de seis por ciento anual, con una amortización de medio por ciento durante los tres primeros años y un interés de siete por ciento con una amortización, también de medio por ciento, durante los años siguientes.

El saldo del interés y de la amortización, hasta completar el seis por ciento y uno por ciento, respectivamente, se cubrirá con fondos de la Caja de Auxilios.

Estos últimos préstamos estarán sujetos a las disposiciones contenidas en el Reglamento para préstamos de edificación de la Caja de Crédito Hipotecario".

El señor BARROS ERRAZURIZ.—¿De qué valor eran las propiedades a que se refiere el artículo 6.º?

El señor SECRETARIO.—Hasta de cinco mil, diez mil y quince mil pesos, señor Senador.

El señor BARROS ERRAZURIZ.—De manera que en esta forma quedarán beneficiados todos los que quieran edificar casas de estos valores.

El señor MARAMBIO.—Este proyecto tiene, únicamente, a uniformar el interés que deben pagar los que se acojan a los beneficios de la ley.

Se entiende que para todos los préstamos otorgados hasta hoy seguirá rigiendo el interés con que se otorgaron. Este interés, sobre todo después de la ley dictada el año pasado, es su-

mamente bajo, pues es del cuatro y del cinco por ciento, con medio por ciento de amortización. Como la Caja colocó los bonos al seis por ciento con uno por ciento de amortización, está pagando el siete por ciento de interés a los tenedores de ellos, y la diferencia que ella debe tiene que cubrirla con sus propios fondos.

Actualmente la Caja ha agotado todos sus recursos; de manera que no puede seguir haciendo préstamos. Para remediar esta situación se trata de establecer por medio de este proyecto, que los préstamos que se concedan en adelante pagarán seis por ciento de interés y uno por ciento de amortización, es decir, lo mismo que debe pagar la Caja a los tenedores de los bonos.

Así quedará financiada la situación de la Caja y se evitará que vaya a la bancarota.

El señor IRARRAZAVAL.— Yo acepto el proyecto en discusión, por cuanto su aprobación es indispensable para que la ley produzca los resultados que está llamada a dar. Pero, en ausencia del autor de ella, el honorable señor Lyon, creo oportuno recordar que la ley, tal como fué primitivamente concebida, estaba perfectamente financiada.

A raíz del terremoto de noviembre de 1922 se llevaron a cabo suscripciones populares y se allegaron recursos en distintas formas para ayudar a los damnificados, y la ley Lyon autorizó la contratación de un empréstito que los tenedores de bonos tomarían a muy bajo interés, sirviéndose el resto con las sumas provenientes de aquellas suscripciones y con el producto de una contribución fiscal.

Después diversas circunstancias han modificado la situación primitiva. Por una parte, la Caja Hipotecaria ha modificado las disposiciones con arreglo a las cuales deben otorgarse los préstamos; por otra, se ha modificado la ley, alterando las tasas que ella fijó, y hoy, para que la ley pueda dar los frutos que de ella se esperan, es indispensable modificarla nuevamente en la forma que establece el proyecto que presentó a la otra Cámara el honorable diputado señor Torres.

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

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votación se dará por aprobado el artículo.

Aprobado.

El artículo 3.º se refiere a la promulgación de la ley, y como no ha merecido observación, si no hay inconveniente lo daré por aprobado.

Aprobado.

## 6.—COBRO DE DERECHO DE PEAJE EN EL CAMINO DE OSORNO A PUYEHUE

El señor SECRETARIO.— Está sobre la Mesa un proyecto, aprobado ya por la Cámara de Diputados e informado favorablemente por la Comisión de Obras Públicas y Vías de Comunicación, que tiene por objeto autorizar el cobro de un derecho de peaje en el camino de Osorno a Puyehue.

El señor SCHURMANN.—Acabo de recibir una comunicación del Presidente de la Sociedad Agrícola de Osorno señor Büschmann, en que me anuncia el envío de antecedentes sobre el proyecto a que se ha referido el señor Secretario; de manera que me permito solicitar que se acuerde postergar su consideración hasta una de las sesiones próximas.

El señor OYARZUN (Presidente).—Queda anunciado para la sesión del lunes próximo.

## 7.—AUTONOMIA FINANCIERA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

El señor OYARZUN (Presidente). — Entrando al orden del día corresponde continuar la discusión del proyecto que concede autonomía financiera a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Puede seguir usando de la palabra el honorable señor Urrejola.

El señor URREJOLA.—Voy a hacer, señor Presidente, un ligero resumen de las observaciones que he formulado en sesión de ayer sobre este proyecto que tiene apariencias de ser muy viable, porque no hay nada más viable, ni más simpático que una repartición pública que cobra tarifas altas, dedique parte de sus utilidades a un objeto práctico.

Manifesté ayer que no son tan sencillas las cosas, pues la aprobación de este proyecto significa abandonar toda idea de que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado pueda bajar las actuales tarifas.

Comencé mis observaciones en la sesión de anteayer y las corroboré ayer, manifestando que el superávit financiero de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado podía tener su origen en gran parte en la buena administración de la Empresa. Pero este superávit no debemos atribuirlo tanto a las actividades de un hombre, pues es una fantasía buscar el origen de estas utilidades en otra parte que en las tarifas ferroviarias, tanto de carga como de pasajeros, que han sido elevadas en forma de producir el superávit que se anota.

Como tuve oportunidad de demostrarlo ayer, la única causa del superávit tan considerable de

los Ferrocarriles del Estado en los últimos años, son las tarifas excesivas que se obliga a pagar al público por el transporte de carga y de pasajeros.

Probé con datos estadísticos, absolutamente irrefutables, que las utilidades de la Empresa comenzaron el año 1915, o sea, dos años después de implantada la autonomía; dije que esas utilidades fueron de diez millones de pesos en 1915 y de ocho millones en 1916. Probé también con datos oficiales que, después de haberse alzado las tarifas en 1914 en un porcentaje no inferior al 50 o/o o 60 o/o, no quedaron todavía conformes los dirigentes de la Empresa; de modo que poco a poco comenzaron a elevar más las tarifas que ya habían sido alzadas, hasta tal punto que con los aumentos introducidos desde el año 1921 para adelante, se llegó a un término medio de 212 o/o sobre las tarifas que regían en 1913, año anterior al de la implantación de la autonomía. Tuve asimismo ocasión de exhibir los porcentajes de aumento que rigen hoy para las siete categorías establecidas en los Ferrocarriles, quedando constancia que la primera categoría, para la carga en 100 kilómetros, tiene hoy un aumento, en relación con la tarifa existente en 1913, de 181 o/o; en la segunda categoría, en 185 o/o; en la tercera categoría, en 184 o/o; en la cuarta categoría, 177 o/o; en la quinta categoría, 153 o/o; en la sexta categoría, 240 o/o, y en la séptima categoría, 365 o/o.

El término medio de estos aumentos, en las siete categorías, es de 212 o/o.

Todavía, señor Presidente, hice saber al Senado que aquello que no ven los técnicos o los que nos aficionamos a tales, es más importante aún, por cuanto en el transporte de la carga que no se hace por carros completos, el aumento llega a un 200 o a un 300 por ciento, con relación a las tarifas del año 1913. De manera que, conocidos estos datos y partiendo de la base de que son perfectamente auténticos e indiscutibles, ¿cómo es posible que se pida el despacho casi fulminante de este proyecto? Que la Empresa de los Ferrocarriles esté obligada por ley a integrar en arcas fiscales el 3 o/o de su capital invertido, que se calcula en unos 600 millones de pesos, y que mañana se puede decir que alcanza a 800 o 900 millones, me parece que es forzar a la Empresa a entrar en una situación muy delicada. ¿Qué deberá hacer la Empresa para dar cumplimiento a esta disposición? ¿Podría pensar en reducir sus tarifas siquiera en la carga que se transporta en carros completos?

La obligación de entregar esos veinte mi-

llones al Estado sólo para incrementar las arcas fiscales, implica necesariamente la imposibilidad de que pueda disminuir sus tarifas.

Se dirá que hay que disponer de alguna manera de los sobrantes de la Empresa; pero estos sobrantes tienen, desde luego, dos aplicaciones para librar a la Empresa de esa masa de millones que pudiera guardar en sus arcas.

Primeramente, disminuir las tarifas, aliviar al público, al comercio y a las industrias, propendiendo al auge de estas entidades mediante una rebaja moderada; en segundo término, amortizar las deudas.

¿De cuando acá el que debe, sea a un particular o al extranjero, no tiene otro medio a escoger, para disponer de los sobrantes, que entregarlos al Fisco o gastarlos?

El Gobierno actual no sería el primero en dar, en esta forma, una prueba de esa prudencia. La Administración que antecedió a la del señor Alessandri, no contrajo una sola deuda y si amortizó doscientos cuarenta millones de pesos, salidos de las rentas públicas, de las entradas que tiene el Estado.

¿Por qué no se podría también ahora, en último caso, si es tan duro hacer la rebaja de las tarifas, amortizar la deuda? Pero escogitar como único medio para zafarse de los sobrantes, echarlos al tonel sin fondo de las arcas fiscales, me parece que es la más imprudente de las medidas que pudieran dictar los congresales chilenos.

Ayer me referí a algo que he leído y que desgraciadamente no he podido encontrar entre mis papeles.

Me refiero a una información venida de los Estados Unidos, hace un año atrás, más o menos, según la cual el Presidente Coolidge habría dirigido un mensaje a su pueblo anunciándole que, debido a la próspera situación de las finanzas nacionales, se iban a rebajar los impuestos que pesaban sobre sus conciudadanos.

En cambio, entre nosotros se procede de manera distinta, pues hay que advertir que el recargo en las tarifas ferroviarias repercute, no solamente en el bolsillo de los que producen o viajan, sino del pueblo en general, que vive de los artículos que tienen que ser transportados a grandes o pequeñas distancias por medio de los ferrocarriles.

Por lo tanto, creo que sería verdaderamente lamentable que llegara a aprobarse la disposición a que me he venido refiriendo, que sería un obstáculo insalvable para que alguna vez pudiera llegarse a reducir el valor de las tarifas ferroviarias, y dejo la palabra confiado en que

mis honorables colegas habrán de tomar en cuenta las observaciones que he formulado.

El señor TRUCCO.—No voy a ocuparme definitivamente, señor Presidente, del proyecto en debate, pero deseo formular ligeras observaciones sobre varias de sus disposiciones, que me sugieren algunas dudas, que desearía ver absueltas por alguno de los miembros de la Comisión informante.

Empezando por su título, el proyecto se llama de autonomía financiera de los ferrocarriles del Estado, y yo no sé cual pueda ser la definición y origen de esta expresión "autonomía financiera".

El señor CABERO.—En realidad el título del proyecto es malo, porque el año 14 se estableció por ley la autonomía de la Empresa, de manera que las disposiciones del proyecto en discusión sólo vendrían a ser su complemento.

El señor TRUCCO.—Yo también sé algo de eso, pero el título del proyecto, lo repito, me ha hecho dudar sobre lo que sé al respecto, porque, en verdad, he perdido un poco los hilos de la organización de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Recuerdo, naturalmente, que existe una ley que concedió la autonomía a la Empresa. Pero esta autonomía, en el hecho no existió en la ley de 1914, por cuanto le faltó a la Empresa el resorte principal en todo funcionamiento autónomo, cual es el de poder fijar las tarifas. Pudo el Consejo de la Empresa proponer las tarifas, pero para que éstas fueran efectivas, se requería la aprobación del Presidente de la República, trámite que demoró en llenarse. De allí que con mucha razón el honorable Senador señor Urrejola dijo que en algunos años se han producido déficit. Efectivamente esos déficits se produjeron debido a que el alza de las tarifas, que se solicitó oportunamente para evitarlos, no se obtuvo sino cuando el déficit ya existía.

Necesario es recordar que en un año el alza de las tarifas fué considerado suficiente en un diez por ciento, pero como no se concedió la autorización para alzarlas, se acumuló un déficit a otro déficit y hubo que alzar las tarifas en un veinte por ciento, para evitar esa situación.

No existía, pues, esta autonomía.

En el año de 1925 fué sorprendido con la designación para formar parte de una Comisión que debía estudiar la reforma de la ley orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Dicha Comisión, de la que, entre otros, formaban parte nuestro honorable colega el señor Vial Infante y el que habla, fué nombrada

pocos días antes de que entrara en vigencia la nueva Constitución Política.

Entonces, en un informe, se hizo presente que la ley orgánica de los Ferrocarriles del Estado era buena, pero el hecho de que el Consejo no tuviera facultad suficiente para fijar las tarifas, privaba a la Empresa de los medios de poder financiar sus presupuestos.

Para salvar esta deficiencia, se propuso una modificación, que en el hecho dejaba al Consejo de la Empresa la facultad de fijar las tarifas, consultándose todavía, para mayor garantía de los agricultores y del público, de que los presupuestos serían sometidos a la consideración del Consejo General de Vías y Comunicaciones, que existía en el año 1925.

De esta manera se daba a la Empresa la autonomía administrativa económica y financiera, pero entiendo que esta palabra autonomía no existía en ninguna parte. Hoy día no sé cuál es en realidad el mecanismo para fijar las tarifas. El Consejo de la Empresa de los Ferrocarriles, no existe; el Consejo de Vías y Comunicaciones, tampoco existe en el hecho.

Existen, sin embargo, los decretos leyes que crearon estos dos Consejos, de manera que no sé, en realidad, si sea actualmente el Director de la Empresa, o alguna repartición de ella, quien pueda fijar las tarifas. Si esto sucediere, naturalmente la autonomía financiera o económica de los Ferrocarriles existiría; y en caso contrario, no la habría.

Como yo ignoro todo esto, y como sin embargo aparece en este proyecto la frase "autonomía financiera de los Ferrocarriles del Estado", desearía, como decía al principio, que algún miembro de la Comisión me ilustrara sobre el particular.

El señor YRARRAZAVAL.—No voy yo a poder satisfacer la pregunta del honorable Senador, porque la mayoría de los miembros de la Comisión que tomaron parte en el estudio de este proyecto se encuentra ahora ausente.

Sin embargo, puedo decir a Su Señoría que en la Comisión no se trató, en realidad, del punto señalado en estos momentos por el honorable Senador, de tal manera que ni siquiera se aludió por el señor Ministro ni por los señores miembros de la Comisión a la autonomía de la Empresa en cuanto depende de su libertad para fijar las tarifas. Allí se habló únicamente de que en la actualidad hay una confusión en las cuentas entre el Estado y los Ferrocarriles, probablemente en orden a los pagos que éstos tienen que hacer a aquél en razón de los empréstitos contratados para la Empresa, o en orden

al derecho del Estado para recibir el sobrante de los fondos de los Ferrocarriles, y para terminar con tal confusión se manifestó el deseo de llegar a una fórmula que permitiera contar con certeza con una renta determinada. Se dejaba así a la Empresa el derecho de disponer a su arbitrio del sobrante de las utilidades, pero se las limitaba en cierto modo a una especie de arriendo del capital aportado a los Ferrocarriles. Se llegó también a establecer ciertas reglas para fijar la manera cómo el Estado debía pagar los pasajes que le correspondían, pagándolos con cargo al mismo 3% de que se habla en el proyecto. Evidentemente, pues, la autonomía de la Empresa, en el sentido que le ha dado el honorable señor Trucco, no puede derivarse de todo eso, y si ella existe, debe estar contemplada de otra manera.

Es indudable, sin embargo, que el proyecto significa una porción considerable de autonomía para los Ferrocarriles, desde que éstos podrán distribuir sus entradas y sus gastos como les parezca más conveniente, salvo la limitación señalada en el mismo proyecto; de modo que el Estado, que antes tenía que intervenir en la fiscalización de todos los balances, va a quedar ahora desligado de esa obligación.

En realidad, el título dado al proyecto, de autonomía financiera de los Ferrocarriles del Estado, es un poco pretencioso, pero si se considera bajo un punto de vista determinado, es indudable que el proyecto tiende a dar una autonomía mayor a la Empresa en lo que respecta al modo de disponer ella de sus utilidades.

Esto es lo único que puedo decir al honorable Senador, y siento no poder agregarle más sobre el particular.

El señor TRUCCO.—Agradezco muy cordialmente al honorable Senador las explicaciones que ha tenido a bien darnos, a pesar de que reconozco que no es muy fácil explicar, en este caso, la palabra autonomía.

Por mi parte, no doy mayor importancia a ésto, y sin embargo, no deja de tenerla, por la redacción que se le ha dado al artículo 1.º. En él se dice "autonomía financiera de los Ferrocarriles", lo que deja entender que más adelante se va a explicar o a definir el sentido de estas palabras, y sin embargo esa definición no aparece por ninguna parte. En consecuencia, creo que la redacción del artículo primero no está correcta.

Lo único que se establece es que la Empresa se manejará de tal manera que sus tarifas deberán cubrir todos sus gastos de explotación y los de renovación de materiales y que debe quedar un sobrante de 18 ó 20 millones, suma que

deberá entregar al Estado; nada tiene que ver esto con una mayor o menor autonomía, sino que, a mi juicio, es una imposición para que la Empresa no pueda fijar tarifas tan bajas que no dejen margen para servir los intereses de un 3% sobre su capital invertido. Este es el fondo de la cuestión, y la verdad de las cosas.

Si esto es así ¿por qué se dice esto de autonomía, cuando no viene al caso?

Ahora, ¿es bueno o es malo que el Estado imponga a la Empresa la obligación de integrar en arcas fiscales esta suma de 18 ó 20 millones de pesos? Creo que es bueno, en parte, por ciertas razones que ha manifestado mi respetado amigo el señor Urrejola, aunque el honorable Senador llega a conclusiones distintas.

El honorable señor Urrejola decía que de esta manera se van a tener tarifas que en total van a dar veinte o más millones de pesos para el Estado, que si no se impusiera dicha obligación a la Empresa ésta podría rebajar las tarifas en la misma cantidad, y beneficiar así a los agricultores, aliviándolos de las contribuciones, que son ya un poco pesadas; pero yo digo que si las industrias fiscales, precisamente, contribuyen en una proporción cualquiera a incrementar las rentas públicas, esto permitirá al Estado disminuir las contribuciones en una forma más equitativa y general, abarcando a todos los ciudadanos del país.

Por otra parte, la verdad es que las actuales tarifas de los Ferrocarriles, por más que se hable, si se toma en cuenta el cambio, no son tan fuertes como se dice.

El señor URREJOLA.—El cambio no era muy superior al actual, señor Senador, porque alcanzaba apenas a nueve peniques.

El señor TRUCCO.—Esta es una cuestión que me agradaría tratar, pero que nos llevaría un poco lejos.

Si se toman las tarifas del año 84, a oro, y las de los años 22 o 23, por ejemplo, reduciéndolas también a oro, según el cambio actual, son más bajas las de esos últimos años que las del 84.

En seguida hay que considerar esto: ¿Qué eran las tarifas y las entradas de la Empresa en el año 13? Eran tales que proporcionaban a lo sumo el dinero suficiente para marchar, pero comiéndose la Empresa a sí misma, sin poder renovar nada.

Hoy día las tarifas de la Empresa no sólo proporcionan a ésta los recursos necesarios para atender a los gastos de explotación, sino que le permiten disponer de un fondo de amortización para reponer los elementos que se deterioran y

cuya renovación se hace indispensable, como los rieles, carros, locomotoras, etc.

Una locomotora o un riel no duran eternamente, y siendo su duración de unos cuarenta años, poco más o menos, es necesario calcular una cuota de amortización para que transcurrido ese lapso puedan estos materiales ser reemplazados por otros.

El señor URZUA (Presidente).—Permítame, el honorable Senador.

Habiendo llegado la hora, se suspende la sesión y Su Señoría podrá continuar en el uso de la palabra a segunda hora.

Se suspendió la sesión.

#### SEGUNDA HORA

#### AUTONOMIA FINANCIERA DE LA EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

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

Está con la palabra el honorable señor Trucco.

El señor TRUCCO.—Decía, al terminar la primera hora, que, en realidad, me parecía conveniente que los capitales que ha invertido el Estado en los Ferrocarriles, le produzcan algún interés, sobre todo cuando se trata de una retribución módica, de un interés bajo, como es el 3 por ciento; más módico aún si se toma en cuenta que el capital de la Empresa es, seguramente, mayor al de 600 millones de pesos, que según parece, es el que se ha tomado como base.

Decía que también justificaba la contribución el hecho de que las tarifas de los Ferrocarriles del Estado no son tan altas, relativamente, si se las compara con las tarifas en oro de muchos años atrás, y, sobre todo, si se las compara con las tarifas de empresas particulares en la actualidad y en este mismo país.

Manifesté que me parecía equitativo que los recursos que por este capítulo de intereses percibiera el Fisco, pudieran llegar a permitir, reunidos a los que puedan producir otras fuentes de recursos permanentes, rebajar en un tiempo más o menos próximo, el impuesto sobre la renta que pesa por igual sobre todos los ciudadanos.

Se hizo la observación que con estos 18 o 20 millones en que se calcula lo que los Ferrocarriles entregarán al Fisco, no se lograría aliviar las contribuciones, porque irían a caer ellos en el tonel sin fondo de los gastos públicos. Si así pensáramos, no debería buscarse fuente alguna de recursos para el Estado. Pero, en todo caso, el deber del Parlamento es, precisamen-

te, reducir los gastos públicos y crear entradas para alcanzar superávits que permitirán, más adelante, rebajar las contribuciones o invertirlos en obras reproductivas, en el fomento de la producción nacional.

Creo, pues, que el proyecto es aceptable. Cuando llegue la discusión particular, y en caso de no oír alguna observación que modifique mis actuales ideas al respecto, propondré la supresión lisa y llana del artículo 1.º, ya que él no lleva en sí ninguna disposición positiva. Es una simple definición que no hace falta. Al contrario, puedo anticipar que acaso envuelva un peligro, sobre todo si se toma en cuenta el informe de la Comisión y algunos otros artículos del mismo proyecto. En efecto, según este artículo 1.º y el informe de la Comisión, la autonomía se llevará a efecto autorizando a la Empresa para cobrar al Fisco el valor de los fletes y pasajes libres que aproveche.

Desde luego, y aún cuando esto es materia de la discusión particular, me permito llamar la atención del Honorable Senado, que existen, por decirlo así, dos clases de pasajes libres: los que usufructúan los funcionarios públicos o agentes oficiales y los establecidos por la Ley Orgánica de los Ferrocarriles del Estado, del año 14, según la cual tienen derecho a pasaje gratuito, sin cargo alguno para el Estado, los miembros del Poder Ejecutivo, o sea, Presidente de la República y los Ministros de Estado, los miembros del Poder Legislativo y el Presidente de la Corte Suprema.

Esta última disposición regía hasta hace poco para todos los ferrocarriles chilenos fiscales y particulares.

El señor AZOCAR.—Rige, en la actualidad, señor Senador.

El señor TRUCCO.— Me apunta el señor Azócar que esta disposición rige en la actualidad. Si esta clase de pasajes, según el informe de la Comisión y el proyecto mismo, los va a pagar el Estado a la Empresa, ¿es porque en cambio aquél va a recibir una retribución de dieciocho millones de pesos anuales y todavía como un interés sumamente módico del capital invertido? Me parece que no. Si el Estado no facilita capital a los ferrocarriles particulares, lógicamente sería justo que a éstos también retribuyera los pasajes que hasta hoy ha usado gratuitamente, a pesar de que en algunas legislaciones se impone a las empresas particulares la obligación de participar al Estado en sus utilidades cuando ellas suben de determinado tanto por ciento. El Estado les otorga las concesiones y les concede las leyes de expropiación, co-

rriendo las empresas particulares con todos los gastos; y, además, les impone el Estado la obligación de conceder pasajes libres a ciertos funcionarios de la Administración Pública.

De manera, señor Presidente, que no se puede decir, con propiedad, que es una compensación a los 18 millones de pesos, esta retribución de los pasajes otorgados a los funcionarios públicos.

Comprendo, sí, que los otros pasajes, a que no se obliga a los ferrocarriles particulares, el Estado debe pagarlos. Pero, todavía, llamaría la atención al Honorable Senado acerca de la disposición que establece que el Estado debe pagar los pasajes de los funcionarios públicos de otro orden, que se consulta en este proyecto; pero en otra forma, porque aquí parece que se concede al Ejecutivo la facultad de expedir pasajes sin limitación alguna, cosa que es necesario establecer. En efecto, queda autorizado el pago de esos pasajes, mediante el descuento que se hará por los Ferrocarriles del Estado de la cuota que deben integrar en arcas fiscales.

A mí me parece que es mejor práctica administrativa, que esa suma que debe pagar el Estado a la Empresa de los Ferrocarriles, figure en el ítem correspondiente de los gastos de la Nación, de manera que haya un límite, que permita saber a ciencia cierta cuánto se gasta en pasajes en cada repartición pública.

No tengo otras observaciones que formular en la discusión general de este proyecto, señor Presidente, y término manifestando mi opinión de que considero que el proyecto en debate es aceptable en general.

El señor IRARRAZAVAL. — Creo útil, señor Presidente, hacer algunas observaciones en la discusión general de este proyecto.

El honorable señor Trucco, que tiene especial autoridad para hablar en esta materia, ha encontrado aceptable en general el proyecto en debate. Ha formulado sobre él algunas observaciones, que, en realidad, se refieren a puntos de redacción o a materias de carácter secundario, y que, seguramente, serán consideradas en la discusión particular.

Por mi parte, creo útil manifestar, señor Presidente, que con el despacho del proyecto que nos ocupa, se viene a satisfacer un antiguo anhelo de la opinión pública: el anhelo de que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, en la que se han invertido tantos y tan cuantiosos intereses fiscales, solicitados por medio de empréstitos internos o bien salidos de rentas generales de la nación, fuese mirada como una empresa industrial cualquiera.

Se sabe que debido a diversas circunstancias la administración de la empresa de los ferrocarriles dejó déficit durante varios años, como lo han hecho presente varios de los señores Senadores que han terciado en este debate, y que esos déficits influían en el Presupuesto de la Nación en forma bien gravosa. Se pensó muchas veces, aún hubo proyectos que se presentaron a la consideración del Congreso, sobre arrendamiento de los ferrocarriles, en la creencia de que el Estado no podía ser un buen administrador de este servicio. Ahora es satisfactorio poder decir que la Empresa de los Ferrocarriles ha dejado de ser una carga para el Presupuesto Nacional; que el Presupuesto de la Nación ya no debe considerar las consecuencias de un déficit proveniente de esa Empresa, y que, por el contrario, el Estado va a tener un interés aunque modesto, sobre el capital invertido. El honorable señor Trucco ha manifestado cuán razonable es esta exigencia.

Económicamente considerada esta situación, debería ser una inspiración del Gobierno ir disminuyendo las cargas tributarias. Creo como el honorable señor Trucco, que la rebaja de tarifas a base de los intereses que el Fisco va a percibir de la Empresa, no es equitativa. El sistema tributario descansa en la contribución a todas las rentas de los habitantes del país. Rebajando ese tributo, la inversión es mucho más justa y tiene un carácter general, que no renunciando el Estado a obtener una legítima compensación por un servicio prestado a determinados ciudadanos y en determinadas partes del país. No hay que olvidar, por ejemplo, que la región del norte, que la región salitrera que contribuye con gran parte de las rentas de que dispone el Estado, ha podido marchar durante muchos años, sirviéndose de ferrocarriles que redividen alto interés al capital y que reparten buenos dividendos a sus accionistas. Es, pues, lógico que los Ferrocarriles del Estado paguen también un pequeño interés por los capitales fiscales de que ellos disponen.

De los antecedentes del proyecto, consta que la capitalización ha llegado, según el balance de la Empresa al 31 de Diciembre de 1926, que sirve de base al proyecto, a \$ 619.000.000 moneda corriente, sin tomar en cuenta los altos tipos de cambio a que se hizo la mayor parte de las inversiones. De manera que si esas inversiones se redujeran a libras esterlinas, a los tipos de cambio existentes a la época, seguramente esta capitalización pasaría de mil millones de pesos. Así, pues, el 3 por ciento sobre seiscientos millones de pesos vendría a ser más o menos un uno y medio por ciento sobre la inversión positiva. Y ésta se ha servido durante mu-

chos años, con las rentas generales de la Nación, con empréstitos, y, seguramente, con la renta del salitre, que es, precisamente, el que ningún beneficio obtiene de los ferrocarriles, dada la situación geográfica en que se encuentra.

Por esto, creo que el proyecto es justo y útil, y que satisface una vieja aspiración nacional.

Podría añadir todavía que si la autonomía financiera de la Empresa no es completa, como lo observaba el señor Trucco, ella se refuerza en todo caso por el hecho de pagar al Estado un interés sobre las inversiones de éste.

El señor Trucco se refería también a otros detalles, que serán materia de la discusión particular, pero sobre los cuales deseo adelantar alguna opinión.

Al decir el señor Trucco que si la Empresa no debía pagar los pasajes —que en virtud de leyes permanentes está obligada a facilitar a determinados funcionarios— la misma razón existiría para que tampoco los pagaran los ferrocarriles particulares; olvidaba que éstos últimos obtienen sus utilidades gracias a las concesiones fiscales y entonces es una pequeña compensación dar facilidades a cierta parte de los elementos dirigentes del país para aprovechar de sus servicios.

Por lo demás, esto tiene muy poca importancia, ya que los pasajes libres se utilizan en muy pequeña escala y sólo por excepción en los ferrocarriles particulares.

Y para evitar la discusión aún sobre el monto de estos pasajes, cuyo precio se había fijado primitivamente en 18,000 pesos, la Comisión, con conocimiento de la Empresa de los Ferrocarriles, ha fijado el pago de cada pasaje libre en mil pesos. De manera que éste no es un factor considerable; no es sino el principio de pago por parte del Gobierno.

La otra observación que hacía el honorable señor Trucco en orden a que el Ejecutivo pudiera sentirse autorizado para otorgar pasajes libres y rebajas de flete en forma más o menos ilimitada, la encuentro perfectamente justificada y acompañaré con gusto a Su Señoría a establecer que sólo en virtud de una ley pueden concederse estas franquicias. Sería muy peligroso dejar la puerta abierta para esta clase de concesiones.

He creído útil hacer éstas observaciones en la discusión general del proyecto, y dejo la palabra.

El señor AZOCAR. — Después de las observaciones del honorable señor Irarrázaval, muy poco tendría que agregar. Estoy en perfecto acuerdo con Su Señoría en todas las considera-

ciones que la Sala le acaba de oír. Sólo querría reforzar la cuestión de la autonomía financiera de los Ferrocarriles del Estado, o sea, que esta Empresa pase a ser una fuente de entradas para las arcas fiscales. Como han dicho los señores Senadores, el Fisco ha invertido en los Ferrocarriles grandes capitales, alrededor de mil millones de pesos.

Desde hace algunos años, a iniciativa de las administraciones de la Empresa, activamente secundada por la actual administración, se ha llegado a que los Ferrocarriles dejen grandes utilidades. Tal situación era considerada años atrás como una verdadera utopía: los hombres de Gobierno se habrían contentado con que la Empresa costeara sus gastos. Pero hoy, debido al esfuerzo de las últimas administraciones de la Empresa, ésta se ha colocado en una espléndida situación y puede hoy devolver al Estado los esfuerzos que ha hecho, pagándole un pequeño interés.

En sesión pasada manifesté, señor Presidente, que el Telégrafo debía ser una fuente de entradas para el Estado.

Hay muchos países en los cuales los gastos del Estado no sólo se obtienen por medio de contribuciones, sino por medio de estas empresas industriales. También en muchos países la Empresa de los ferrocarriles del Estado es una fuente de entradas, y se ha ido aún más lejos. Se han formado empresas eléctricas que aquí hemos entregado a la iniciativa particular y que constituyen en esos países grandes fuentes de entradas para el Fisco. Las compañías de gas también son fuentes de entradas fiscales, y en esos países el Estado y los municipios no han trepidado en organizarlas para tener así mayores recursos.

El Gobierno se ha convencido de esta misma doctrina y ha querido que los ferrocarriles sean una fuente de entradas.

No quiero entrar a discutir lo que han manifestado algunos señores Senadores, en el sentido de que las tarifas son altas y que es necesario bajarlas, o que estos fondos no deben entrar en arcas fiscales, sino en contribución para abaratar los fletes; pero hay que tomar en consideración que el Estado necesita de fuentes de recursos y que debe proporcionárselos por todos los medios que indica la ciencia económica actual.

Si resulta que el Estado obtiene un gran superávit, puede contribuir por medio de una subvención a bajar las tarifas. Pero eso es materia de un estudio posterior.

Respecto a las expresiones del honorable señor Trucco sobre la autonomía financiera de

la empresa, ocurre que, como se dice vulgarmente, con ello "no se le quita ni pone al rey". Es una cuestión de forma que se puede alterar o suprimir sin que se toque al fondo del proyecto.

Ha sido tal vez el Ejecutivo el que ha puesto esa frase en la redacción del proyecto, seguramente con el objeto de hacer resaltar el principio de que las finanzas de los Ferrocarriles del Estado son completamente independientes de las del Fisco y a fin de extirpar esa especie de comunidad que ha habido hasta la fecha entre ambas entidades.

Recordarán los honorables señores Senadores que antes el Fisco no pagaba sus pasajes a los Ferrocarriles del Estado, hasta el extremo de que se pedían trenes especiales para los funcionarios públicos, servicio que tampoco se pagaba; naturalmente que estos servicios se hacían porque no costaban absolutamente nada al Fisco, aunque ellos representaban pérdidas para la Empresa de los Ferrocarriles. Es de advertir que estos gastos no podían imputarse a ningún ítem del presupuesto, porque en realidad no se consultaba ninguna suma de dinero para el objeto; de modo que, como lo vuelvo a repetir, la Empresa tenía que soportar la carga de los gastos sin retribución.

Hoy día la Empresa de los Ferrocarriles del Estado es una empresa independiente. El Estado le facilitó dinero para su explotación y ha llegado el momento que aquélla pague los intereses que antes no pagaba.

Por lo demás, estoy seguro que muchas empresas particulares desearían estar en la situación de pagar un interés del 3 por ciento para atender a su explotación.

En cuanto a la disposición contenida en el artículo 1.º, cuya supresión estima conveniente el honorable señor Trucco, bien puede suprimirse, aunque estimo que no existiría ningún peligro en que se mantuviera, desde el momento que ella haría resaltar en forma más precisa la situación financiera de los Ferrocarriles del Estado.

Por otra parte, como esto va a representar una fuente de entrada para el Estado, somos nosotros mismos los que debemos vigilar porque el producido de ella sea bien invertido. Por lo demás, ya hemos dispuesto de parte de estas entradas en proyectos despachados e imputados a ellas. De manera que, en realidad, el Congreso, en general, ha prestado ya su aprobación al proyecto que está en debate.

El señor IRARRAZAVAL.—Es conveniente dejar constancia de que la modificación que ha

hecho el honorable señor Azócar, en este momento, es una referencia a las entregas de dinero que está haciendo ya la Empresa de los Ferrocarriles al Fisco, cosa que se ha hecho en virtud de un decreto del Ejecutivo basado en la autorización de la ley 4113. De manera que no nos hemos adelantado a imputar algo a cuenta de una ley que no se ha dictado.

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

El señor URREJOLA.— Veo que todas las voces que se han hecho oír en este recinto después de mis observaciones, están acordes en aplaudir el proyecto que se discute. Encuentran sumamente justificado su contexto.

El señor TRUCCO.—En general, señor Senador.

El señor URREJOLA.—El contexto del proyecto, en su parte principal, lo encuentra justificado Su Señoría, y también los demás señores Senadores; de manera que momento a momento me voy encontrando más solo en mis ideas, y con menos concurso de parte de mis honorables colegas. Naturalmente, que esto no me quita el sueño, porque sobre todo, en los últimos tiempos, he tenido la desgracia de no marchar de acuerdo con la mayoría de mis colegas.

Pero, a pesar de todo, quisiera hacer resaltar ciertas ideas que me han llamado la atención, en este debate.

El honorable señor Trucco tal vez algo inhabilitado para desprenderse de los afectos que pudiera tener por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, donde desempeñó, en forma tan brillante, el cargo de Director General. Durante algunos años, se ha manifestado muy decidido por el despacho de este proyecto, el que encuentra justificado. Los señores Irarrázaval y Azócar han seguido al señor Trucco en el principio de que si es justo pensar en aliviar a los habitantes del país que sufren las consecuencias de las altas tarifas ferroviarias, debe rebajarse en un tanto el monto de los tributos fiscales, pero no aquellas tarifas. Lo justo sería que la Empresa de los Ferrocarriles rebajara las tarifas que probé eran excesivas para la enorme masa de nuestros conciudadanos que se sirve de los ferrocarriles. Esto debería ser el principio que se aceptara. Yo estimo que, aprobada esta ley, se deja a la Empresa de los Ferrocarriles en situación de no poder reducir las tarifas de cargas y pasajeros, que actualmente es abrumadora.

El honorable señor Trucco manifestó hace un momento, al hacer la historia retrospectiva de la Empresa de los Ferrocarriles remontándose al año 1884, que las tarifas en aquellos años

eran más elevadas que en la actualidad. Creo que en verdad nuestra actual moneda vale cinco veces menos de lo que valía el año 1884, y que cuando las tarifas fueron fijadas no eran tan subidas como lo son hoy día en moneda esterlina. Casi me atrevo a afirmar que las tarifas que rigieron en 1884 eran más bajas que las actuales, o por lo menos no eran considerablemente más altas. En ese año el tipo del cambio internacional no era superior a 30 peniques, y, si comparamos la tarifa de aquella época y de la actual, llegamos a la conclusión de que las tarifas actuales de los Ferrocarriles son más altas que en 1884 en moneda de 6 peniques.

En esta materia yo creo copar al que fué distinguidísimo Director de los Ferrocarriles.

El año 1913, debido a la fuerte depreciación de la moneda, la explotación de los Ferrocarriles producía déficit, y en 1914 se concedió la autonomía de la Empresa, iniciándose ese nuevo régimen con la modificación de las tarifas vigentes desde 1911, en que la de 1884 había sido alzada en 15 por ciento. Es claro que si hubiese regido en 1913 el cambio de 1884, las tarifas no habrían sido bajas y con ellas se habría podido mantener perfectamente el servicio de los Ferrocarriles.

¿Qué se hizo entonces? El tipo medio del cambio en los años 1912[13 y 14 había sido de 9 a 9 1/2 peniques y las tarifas se fijaron en 1914 a razón de 10 d., con lo que se establecía ya un precio fijo. Si el tipo de cambio del día no alcanzaba a 10 d., la tarifa se aumentaba periódicamente en el tanto por ciento que correspondía, por medio de un decreto.

Hoy día rige una tarifa que, aun cuando no puedo garantizarlo en forma absoluta, sin embargo, moralmente, estoy cierto al afirmar que es una de las más altas del mundo entero. He oído decir que los ferrocarriles argentinos cobran una tarifa un 50 olo más baja que la nuestra.

¿Cómo entonces se puede decir que todo esto es normal? ¿Cómo se puede decir que no vale la pena considerar lo relativo a lo subido de las tarifas de la Empresa de los Ferrocarriles?

Se ha dicho también, y por dos honorables Senadores, que cuando el Gobierno tenga en sus manos los veinte millones de pesos de la cuota anual de la Empresa, podrá disminuir las contribuciones en general. A mí me parece que lo regular sería rebajar directamente las tarifas ferroviarias. Lo demás, o sea que indirectamente el Presidente de la República vaya a pre-

sentar un proyecto de ley para rebajar los impuestos generales, porque se piensa que las tarifas de los Ferrocarriles son muy altas, repito, me parecería lo más curioso. No tengo más que decir respecto del proyecto en discusión. Sólo tendría que agregar que más tarde tendremos que deplorar las consecuencias de esta ley.

Ignoro si el transporte ferroviario ha aumentado; pero tengo la impresión que en aquellas líneas que existían en 1914, el transporte ha disminuído con motivo del alza de las tarifas. Por lo que hace al transporte general de la Empresa, es natural que sea superior al movimiento general de aquel tiempo; pero debemos tomar en cuenta la circunstancia de que de entonces acá se han entregado a la explotación muchos cientos o miles de kilómetros de nuevas líneas. Creo haber oído decir a otros señores Senadores que es posible la rebaja de tarifas, en lo cual están de acuerdo conmigo; pero no puedo aceptar que se desvíen por la tangente esos señores Senadores y digan que esa rebaja se hará en forma de disminución de las contribuciones en general.

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

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se exige votación, se dará por aprobado en general el proyecto.

El señor URREJOLA.— Con mi voto en contra, señor Presidente.

El señor URZUA (Presidente).—Aprobado el proyecto, con el voto en contra de Su Señoría.

Si no hay oposición, se entrará inmediatamente a la discusión particular.

El señor URREJOLA.—Pido que esa discusión se postergue hasta el lunes próximo.

El señor URZUA (Presidente).—Como no hay acuerdo unánime para entrar desde luego a discutir en particular este proyecto, esto se hará en la próxima sesión.

Como la discusión del único proyecto que hay en estado de tabla, el referente a cobro de peaje en el camino de Puyehue, ha sido postergada hasta la sesión del lunes próximo, a pedido del honorable Senador señor Schürmann, no hay otro asunto de que tratar. En consecuencia, se levanta la sesión.

Se levantó la sesión.

Antonio Orrego Barros,  
Jefe de la Redacción.