

# Sesión 29.a extraordinaria en 18 de Enero de 1928

## PRESIDENCIA DEL SEÑOR OYARZUN

### SUMARIO

- 1.—Continúa tratándose del proyecto sobre adquisición por el Estado del ferrocarril de Lebu a Los Sauces.  
Se levanta la sesión.

### ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Azócar Guillermo	Medina Remigio
Barros E., Alfredo	Oyarzún Enrique
Carmona, Juan L.	Piwonka Alfredo
Concha, Aquiles	Rivera Augusto
Concha Luis E.	Silva C. Romualdo
Cruzat Aurelio	Silva Matías
Echenique Joaquín	Smitmans, Augusto.
Gatica Abraham	Trucco Manuel
Marambio Nicolás	Urrejola Gonzalo

### ACTAS APROBADAS

#### SESION 26.a EXTRAORDINARIA EN 11 DE ENERO DE 1928, (ESPECIAL)

Asistieron los señores Oyarzún, Azócar, Barros Errázuriz, Cabero, Concha don Luis E., Cruzat, Echenique, Gutiérrez, Korner, Marambio, Medina, Núñez Morgado Ochagavía, Piwonka, Rivera, Sánchez, Schurmann, Silva Cortés, Silva don Matías y Urrejola.

El señor Presidente da por aprobada el acta de la sesión 23.a especial, en 4 del actual, que no ha sido observada.

Las actas de las sesiones 24.a y 25.a, en 10 del presente, quedan 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:

### Oficios

Cuatro del Honorable Cámara de Diputados con los cuales comunica que ha aprobado los siguientes proyectos de ley:

Uno sobre autorización a los Bancos y la Caja Nacional de Ahorros para reducir sus encajes, bajo las condiciones que se indican.

Otro sobre modificación del inciso 3.º de la letra a) del artículo 42 del decreto-ley N.º 755, referente al impuesto a la renta, en que autoriza la exención de impuesto a las instituciones de beneficencia pública o privada y a los establecimientos particulares de instrucción.

Otro sobre autorización al Banco Central de Chile para fijar las tasas de intereses que podrán pagar las empresas bancarias y la Caja Nacional de Ahorros; y

Otro sobre establecimiento de un derecho de matanza por cabeza de ganado lanar que se beneficie en los frigoríficos, graserías, del Territorio de Magallanes.

Pasaron a la Comisión de Hacienda.

### Informes

Uno de la Comisión de Policía Interior, recaído en el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados, sobre concesión de una pensión de gracia a doña Javiera Olea, viuda del ex-jefe de la Redacción de Sesiones de esa Cámara, don Mateo Enrique Cerda.

Pasó a la Comisión Revisora de Peticiones.

Tres de la Comisión de Constitución, Le-

gislación y Justicia, recaídos en los siguientes asuntos:

En el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados, sobre fijación de emolumentos de los funcionarios del Poder Judicial;

En la solicitud en que don José Carbo, como presidente del Centro Catalán, pide el permiso requerido para conservar la posesión de un bien raíz;

En la solicitud de don Manuel Avendaño, en representación de la Sociedad de Artesanos de Socorros Mutuos La Unión, pide el permiso requerido para conservar la posesión de un bien raíz.

Uno de la Comisión de Ejército y Marina, recaído en el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados, sobre concesión de pensión a la viuda e hijas solteras del Vice-Almirante, don Jorge Montt.

Quedaron para tabla.

#### Moción

Una de los honorables Senadores, don Romualdo Silva Cortés, don Alberto Cabero, don Nicolás Marambio, don Absalón Valencia y don Luis Enrique Concha, con que inician un proyecto de ley sobre concesión de amnistía a los infractores de algunas disposiciones de la ley electoral.

Pasó a la Comisión de Gobierno.

En el orden del día, continúa la discusión general y particular que quedó pendiente en la sesión 24.a, del proyecto de ley, remitido por la Honorable Cámara de Diputados, sobre adquisición por el Estado del Ferrocarril de Lebu a Los Sauces.

Usan de la palabra los señores Echenique y Medina.

El primero de los señores Senadores, durante media hora, y el segundo, durante una hora.

Por haber llegado el término de la sesión, queda pendiente el debate.

Se levanta la sesión.

SESION 27.a EXTRAORDINARIA EN 11 DE ENERO DE 1928

Asistieron los señores Oyarzún, Barros

Errázuriz, Carmona, Concha don Luis E., Cruzat, Echenique, Gutiérrez, Korner, Marambio, Medina, Núñez Morgado, Ochagavía, Piwonka, Rivera, Sánchez, Schurmann, Silva Cortés, Silva don Matías, Viel e Yrarrázaval.

El señor Presidente da por aprobada el acta de la sesión 25.a, en 10 del actual, que no ha sido observada.

El acta de la sesión anterior (26.a), en 11 del presente, queda en Secretaría, a disposición de los señores Senadores, hasta la sesión próxima, para su aprobación.

(No hubo cuenta).

En los incidentes, el honorable Senador, señor Marambio, formula indicación para que se tome inmediatamente en consideración el oficio de la Cámara de Diputados en que comunica que ha tenido a bien insistir en la aprobación de las modificaciones introducidas por ella y desechadas por el Senado, en el proyecto 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.

Tácitamente se da por aprobada esta indicación, y el señor Presidente, pone en discusión el oficio a que se refiere.

Por asentimiento unánime, se acuerda insistir en la anterior resolución del Honorable Senado.

El señor Marambio pide, entonces, que se tramite este negocio, sin esperar la aprobación del acta.

Tácitamente así se acuerda.

Continuando en los incidentes, el señor Marambio formula indicación para que se dé el primer lugar de la tabla del orden del día en la sesión de mañana, al proyecto de ley sobre aumento de los sueldos del Poder Judicial.

El señor Gutiérrez ruega a la Sala tenga a bien acordar dirigir oficio al señor Ministro de Justicia, pidiéndole se sirva reca-

bar de Su Excelencia el Presidente de la República, la inclusión entre los asuntos de que puede ocuparse el Congreso en el actual período de sesiones extraordinarias, del proyecto de ley formulado en una Moción suscrita por varios señores Senadores, en que se propone conceder amnistía a los ciudadanos que hayan sido condenados, que estuvieren 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.

Da lectura, en seguida, a una carta que ha recibido de Purén, en que se le hacen presente algunas irregularidades cometidas en los procedimientos adoptados para tramitar las operaciones de préstamos en la Caja de Crédito Agrario, y formula diversas observaciones sobre el particular.

Se ocupa después de la resolución gubernativa que ha tenido como consecuencia la anexión de la comuna de Vilcún a Temuco, que considera inconveniente e injustificada.

El señor Concha don Luis, adhiere a las observaciones del señor Gutiérrez, referentes a la tramitación de las operaciones en la Caja de Crédito Agrario.

Usan, demás, de la palabra en este incidente, los señores Marambio y Azócar.

El señor Núñez, con motivo de inaugurarse el Lunes próximo en la ciudad de La Habana, la Sexta Conferencia Panamericana, hace algunas observaciones refiriéndose a la gravedad de la situación producida entre los Estados Unidos de Norte América y Nicaragua.

El señor Medina formula indicación para que se acuerde publicar en la prensa el informe de mayoría, de la Comisión, acerca del proyecto aprobado por la Cámara de Diputados, sobre adquisición por el Estado del Ferrocarril de Lebu a Los Sauces, y el informe de la Comisión que nombró el Gobierno para estudiar dicho proyecto.

El señor Ochagavía pide que se publique también el informe de minoría.

El señor Rivera formula indicación para que se mantengan como días ordinarios de sesiones, los Lunes, Martes y Miércoles, destinándose a la discusión de solicitudes particulares, la segunda hora del Lunes.

El señor Concha don Luis, hace algunas observaciones a esta indicación.

El señor Silva Cortés ruega a la Comisión de Obras Públicas y Vías de Comunicación, tenga a bien evacuar, a la mayor brevedad su informe acerca del proyecto sobre construcción de caminos en la provincia de Santiago.

Se dan por terminados los incidentes.

Con el asentimiento de la Sala, se acuerda dirigir, en la forma acostumbrada, el oficio solicitado por el señor Gutiérrez.

La indicación del señor Marambio, relativa al proyecto sobre aumento de sueldos del Poder Judicial, se da tácitamente por aprobada.

En votación las indicaciones de los señores Medina y Ochagavía, resultan aprobadas por 17 votos contra 2 y una abstención.

Al tomarse votación sobre la indicación del señor Rivera, se acuerda, por asentimiento unánime, que los días de sesiones ordinarias sean los Miércoles, Jueves y Viernes, a partir desde la semana próxima.

Por haber llegado el término de la primera hora, se suspende la sesión.

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

#### CUENTA

Se dió cuenta:

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

Conciudadanos del Senado:

Se encuentran vacantes en el escalafón de la Marina tres plazas de Contra-Almirantes Eje-

cutivos, que corresponde llenarlas ascendiendo a ellas a los Capitanes de Navío Ejecutivos, señores Emiliano Costa Pellé, Hipólito Marchant Morales y Luis A. Escobar Molina.

Los mencionados oficiales superiores ocupan los tres primeros lugares en el escalafón de su grado, cuentan con más de 35, 33 y 32 años, respectivamente, de buenos y valiosos servicios en la institución, tienen cumplidos sus requisitos para el ascenso y han desempeñado a entera satisfacción del Gobierno las diferentes comisiones que se les ha encomendado.

En mérito de estas consideraciones, tengo el honor de pedir vuestro acuerdo constitucional para nombrar Contra-Almirantes Ejecutivos de la Armada Nacional, a los Capitanes de Navío Ejecutivos, señores Emiliano Costa Pellé, Hipólito Marchant Morales y Luis A. Escobar Molina, cuyas hojas de servicios acompaño.

Santiago, 11 de Enero de 1928. — C. Ibáñez C. — C. Frodden.

2.º Del siguiente oficio de Su Excelencia el Presidente de la República:

Santiago, 13 de Enero de 1928. — El Gobierno se ha impuesto de las observaciones formuladas en la sesión de ayer del Honorable Senado, durante la discusión del proyecto sobre aumento de sueldo a los funcionarios judiciales. Toma nota también de las indicaciones hechas, algunas de las cuales fueron aprobadas, según aparece de la versión publicada en la prensa.

Es extraño que se haya formulado indicación para postergar la discusión de este proyecto mientras no se envíe mensaje proponiendo el aumento de sueldos del personal subalterno de los Tribunales no comprendido en el proyecto en discusión. El Gobierno ha manifestado ya sus puntos de vista a este respecto en oficio número 1597, de 26 de Diciembre último, dirigido a Vuestra Excelencia y parece innecesario insistir sobre esta materia.

Se han formulado indicaciones, que aparecen aprobadas, según las cuales se igualarían los sueldos de los Ministros y Fiscal de todas las Cortes de Apelaciones y se aumentarían los sueldos de los jueces de letras de departamento de veinte a veinticuatro mil pesos. Respecto de la primera de estas indicaciones, se hicieron observaciones en el sentido de que no estaría justificada la diferencia de sueldos consultada en el proyecto para los Ministros de la Corte de Apelaciones de Valparaíso, con respecto de las Cortes de Santiago y de Iquique, en circunstancias que el movimiento, cuantía e importancia de los negocios que se ventilan ante el primero de esos

Tribunales, serían superiores a los que corresponden a los otros.

Es sabido que la Corte de Apelaciones de Santiago tiene una categoría superior respecto de las demás, y aparte de las circunstancias de estar ubicada en la capital de la República, de corresponderle el conocimiento de todos los juicios de Hacienda, de estar compuesta ordinariamente de cuatro Salas, que justifican indudablemente esa diferencia de categoría, la consideración relativa a la mayor importancia de los asuntos que corresponden a la Corte de Apelaciones de Valparaíso, no admite un examen detenido, sin que esto importe un desconocimiento de la real y verdadera situación de dicho Tribunal. De otro lado, no es perfectamente exacto el hecho de que se asigne un sueldo especial a los miembros de la Corte de Apelaciones de Iquique, para quienes solo se consulta una gratificación de zona, tal como a todos los demás funcionarios que prestan sus servicios en esa región y que obedece a las condiciones especiales de la vida en esa parte del territorio nacional.

Nada consigna la reseña de la prensa acerca de la forma en que habría de consultarse el mayor gasto que importan las indicaciones aprobadas, y que ascienden a trescientos ochenta y nueve mil pesos (\$ 389,000).

Durante el estudio de este proyecto, largamente debatido en las Comisiones de ambas ramas del Congreso, se han expuesto los cálculos detallados según los cuales, no se dispone de fondos con qué cubrir ningún mayor gasto sobre el que consulta el proyecto en la forma presentada a la consideración del Honorable Congreso. Fué este, precisamente, el motivo en que se fundó el Gobierno para pedir el rechazo de la indicación aprobada en la Honorable Cámara de Diputados para elevar los sueldos de los Secretarios Judiciales y personal subalterno.

Aparece también aprobada una indicación para agregar a Traiguén entre los departamentos cuyos jueces tienen un sueldo especial, suprimiéndose, en cambio, Talcahuano.

El Gobierno lamenta que se haya formulado y aprobado esta indicación, en apoyo de la cual no divisa razones o fundamentos de interés general. Se trata de un departamento ubicado en una región del país en donde la vida se desarrolla en condiciones normales y relativamente fáciles, y de este modo aparecería de manifiesto el propósito de beneficiar a determinado funcionario si se le asignara un sueldo especial que el proyecto reserva para los jueces de ciertos departamentos respecto de los cuales obran diversas razones.

Está pendiente otra indicación para fijar en

veinticinco mil pesos el sueldo de los jueces de letras de cabecera de provincia, que con la nueva división territorial dejarían de serlo.

Sobre este punto, conviene hacer presente que el proyecto en discusión no se refiere a la nueva división territorial y a este respecto se ha manifestado ya en la Comisión respectiva que el Gobierno proveerá, en su oportunidad, a la situación de dichos funcionarios. De este modo es, pues, innecesaria la indicación referida.

Por todas las consideraciones anteriores, el Gobierno no puede aceptar tampoco las indicaciones aprobadas, y de que se ha hecho mención, y como el proyecto no ha sido totalmente despachado, pide que se reconsidere y se eliminen las modificaciones que ellas importan.

Debo, a la vez, manifestar a Vuestra Excelencia los deseos del Gobierno, de que este proyecto pueda ser ley de la República antes de que expire la actual legislatura.

Saluda a Vuestra Excelencia. — **C. Ibáñez C. — Enrique Balmaceda.**

3.º Del siguiente oficio del señor Ministro de Guerra:

Santiago, 17 de Enero de 1928. — En contestación al oficio N.º 11, de 4 del mes en curso, tengo el honor de informar a Vuestra Excelencia, que doña María Castro, viuda del sargento 2.º Joaquín Castro, goza de una pensión de montepío anual de \$ 1,200, que, en conformidad al decreto-ley número 139, de 3 de Diciembre de 1924, se le concedió por el decreto número 1945, de 25 de Junio de 1925.

Dicha pensión se consulta en el número 7744 del Anexo de Pensiones al presupuesto de guerra de 1927.

Dios guarde a Vuestra Excelencia. — **Bartolomé Blanche.**

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

Santiago, 12 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:**

Autorízase al Presidente de la República para contratar por cuenta de la Municipalidad de Viña del Mar, y con la garantía fiscal correspondiente, un empréstito interno o externo que produzca hasta trece millones de pesos (\$ 13.000.000), moneda legal o su equivalente en moneda extranjera a un interés que no exceda de siete por ciento anual con una amortización no inferior al uno por ciento también anual.

Autorízase, asimismo, al Presidente de la República, para consolidar la emisión de los bonos de este empréstito con los de otros empréstitos legalmente autorizados y para contraer créditos bancarios, avances o anticipos con cargo al producto de la emisión definitiva de los bonos.

Artículo 2.º El producto del empréstito a que se refiere el artículo anterior, será invertido en ejecutar y conservar las obras de mejoramiento de la ciudad de Viña del Mar, contempladas en el proyecto presentado al Ministerio del Interior por la Comisión designada por este Departamento, por decreto número 4194, de 21 de Junio de 1927.

Artículo 3.º La Municipalidad de Viña del Mar, por intermedio de una "Junta pro-Balneario de Viña del Mar", compuesta por el Alcalde de la Municipalidad de Viña del Mar, que la presidirá, y de dos vecinos designados por el Presidente de la República, tendrá a su cargo la contratación, dirección, fiscalización y administración de las obras que deben ejecutarse, para lo cual estará investida de las facultades necesarias, en subrogación de las que la ley respectiva confiere a las Municipalidades.

Artículo 4.º El servicio del empréstito a que se refiere la presente ley, será efectuado por la Tesorería General de la República, o por la Agencia Fiscal que el Gobierno designe, y se hará con los siguientes recursos:

a) Con quinientos mil pesos (\$ 500.000), que la Municipalidad de Viña del Mar consultará anualmente en su presupuesto con cargo a rentas generales;

b) Con ciento setenta y cinco mil pesos (\$ 175.000), que se tomarán de las rentas de caminos correspondientes a la Comuna de Viña del Mar;

c) Con el producto de la explotación comercial de las obras que se ejecuten en virtud de esta ley;

d) Con un impuesto que cobrará la Municipalidad de Viña del Mar a los particulares y empresas que exploten servicios públicos y que para este objeto, ocupen las calles y bienes nacionales de uso público. Las tarifas serán fijadas por el Presidente de la República, a propuesta de la Junta Pro-Balneario de Viña del Mar; y

e) Con el derecho de peaje que se establece en el artículo siguiente.

Art. 5.º Se establece un derecho de peaje en el camino de Viña del Mar a Concón, con las siguientes tarifas:

Autocamiones y autobuses de cualquiera capacidad, un peso:

Automóviles particulares o de arriendo y de cualquier de tamaño, sesenta centavos;

Carretas de dos ruedas, arrastradas por una o más yuntas de bueyes, un peso;

Coches con caballos, sesenta centavos;

Carretones de dos ruedas, con capacidad para una tonelada y media, arrastrados por tres o más caballos, sesenta centavos;

Carretones de cuatro ruedas con igual capacidad y arrastrados por tres o más caballos, cuarenta centavos;

Carretelas de dos ruedas, veinte centavos;

Motocicletas, diez centavos;

Para piños de ganado se aplicará la tarifa de diez centavos por cabeza de ganado mayor y de dos centavos por cabeza de ganado menor.

Todo vehículo o cabalgadura que transporte exclusivamente artículos alimenticios frescos, podrá obtener una rebaja de cincuenta por ciento sobre la tarifa que le corresponda pagar.

Art. 6.º Los fondos que se obtengan de este impuesto de peaje, se destinarán exclusivamente al servicio del empréstito que autoriza el artículo 1.º de la presente ley, y el pago de los gastos que origine la percepción de este derecho.

Art. 7.º Las infracciones en el pago de la tarifa de peaje, serán penadas con una multa igual al doble de la tarifa respectiva, y su producido se destinará a los objetos indicados en el artículo anterior.

Art. 8.º Se declaran de utilidad pública los terrenos que sea necesario expropiar para la ejecución de las obras a que se refiere la presente ley.

Art. 9.º Resérvase a la Municipalidad de Viña del Mar para que las utilice en facilitar el cumplimiento de las obligaciones que le impone la presente ley, la preferencia en las concesiones, para uso de las playas en toda la longitud del camino de Viña del Mar a Concón.

No obstante lo dispuesto en el inciso anterior, se respetarán todas las concesiones de playas otorgadas con anterioridad a la promulgación de la presente ley.

Art. 10. La Contraloría General de la República, establecerá un control especial en la Municipalidad de Viña del Mar, para los efectos de la supervigilancia del cumplimiento de esta ley.

Art. 11. Derógase el decreto-ley N.º 269, de 23 de Febrero de 1925, que autorizó a la Municipalidad de Viña del Mar para contratar un empréstito de cinco millones de pesos destinados a diversas obras de mejoramiento local.

Art. 12. Esta ley regirá desde su publicación en el "Diario Oficial".

Dios guarde a Vuestra Excelencia. —J. Fran-

cisco Urrejola. — Alejandro Errázuriz, Secretario".

"Santiago, 13 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:

#### TITULO I

**Modificaciones a la Ley de Organización y Atribuciones de los Tribunales de Justicia, del 15 de Octubre de 1875.**

Artículo 1.º Reemplázase el artículo 56 por el siguiente:

Art. 56. Las Cortes de Apelaciones tendrán los Ministros que determinan las leyes.

Cada uno de estos cuerpos será regido por un Presidente designado, de entre sus miembros propietarios, por el Presidente de la República, a propuesta en terna de la Corte Suprema; durará en sus funciones tres años y podrá ser reelegido.

Los demás miembros de las Cortes de Apelaciones se llamarán simplemente Ministros y tendrán el rango y precedencia correspondientes a su antigüedad en el servicio del Tribunal.

Art. 2.º Reemplázase el artículo 319, por el siguiente:

Art. 319. Para ser relator de la Corte Suprema o de una Corte de Apelaciones, se requieren respectivamente las mismas calidades que para ser Ministro de Corte de Apelaciones de provincia o de Juez de Letras del lugar de asiento de la Corte donde va a prestar sus servicios.

Art. 3.º Agrégase al artículo 346, el siguiente número:

6.º Dictar las providencias de mero trámite, esto es, aquellas que sólo tengan por objeto dar curso progresivo a los autos, colocando como ante-firma "por el señor juez".

Art. 4.º Agrégase al artículo 376, el siguiente inciso:

Los registros y libros que tengan a su cargo los Conservadores deberán llevar foliación y numeración continuas por años.

Art. 5.º Se reemplaza el artículo 391 por el siguiente:

"Para ser procurador del número se requieren las mismas calidades que para desempeñar las funciones de secretario de juzgado de letras, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 337".

#### TITULO II

**Modificaciones al Código de Procedimiento Civil**

Art. 6.º Agrégase al artículo 184, el siguiente inciso:

El relator dejará testimonio en los autos, por

medio de un certificado, del nombre del o de los Ministros que hubieren solicitado la suspensión del debate, y del día señalado para volver a la discusión y al acuerdo.

Art. 7.º Reemplázase el inciso segundo del artículo 188, por el siguiente:

Obtenido este resultado, el relator estampará en los autos un certificado en que deje testimonio del sentido en que se ha producido el acuerdo, y se redactará la resolución por el Ministro que el Tribunal designare, el cual se ceñirá estrictamente a lo aceptado por la mayoría, sin perjuicio del derecho de los Ministros para reconsiderar su opinión por motivos fundados que se harán constar en la misma sentencia, y provocar un nuevo acuerdo, si fuere procedente. Si se suscitare dificultad acerca de la redacción, será decidida por el Tribunal.

Art. 8.º Reemplázase el artículo 193, por el siguiente:

Art. 193. Las sentencias definitivas de primera o de única instancia y las de segunda que modifiquen o revoquen en su parte dispositiva las de otros tribunales, contendrán:

1.º La designación precisa de las partes litigantes su domicilio y profesión u oficio;

2.º La enunciación breve de las peticiones o acciones, deducidas por el demandante y de sus fundamentos e igual enunciación de las excepciones o defensas alegadas por el demandado, no debiendo, en consecuencia, transcribirse en la sentencia íntegramente o en parte las solicitudes o memoriales que hayan presentado los litigantes, salvo aquellas peticiones o declaraciones concretas que por su naturaleza o significación exijan ser transcritas íntegramente para su más fácil o exacta inteligencia;

3.º Si ha sido o no recibida la causa a prueba;

4.º Si las partes fueron citadas para sentencia o no lo fueron en los casos previstos por la ley;

5.º Las consideraciones de hecho que sirvan de fundamento al fallo. Se establecerán con precisión los hechos sobre que versa la cuestión que debe fallarse, con distinción de los que hayan sido aceptados o reconocidos por las partes y de aquellos respecto de los cuales haya versado la discusión.

6.º En seguida, si no hubiere discusión acerca de la procedencia legal de la prueba, los hechos que se encuentren justificados con arreglo a la ley y los fundamentos que sirvan para estimarlos comprobados, haciéndose, en caso necesario, la apreciación correspondiente de la prueba de autos conforme a las reglas legales;

7.º Si se suscitare cuestión acerca de la procedencia de la prueba producida, la exposición de los fundamentos que deben servir para aceptarla o rechazarla sin perjuicio del establecimiento de los hechos en la forma expuesta en los párrafos precedentes para los fines consiguientes;

8.º Establecidos los hechos, las consideraciones de derecho aplicables al caso;

9.º La enunciación de las leyes o en su defecto de los principios de equidad con arreglo a los cuales se pronuncia el fallo;

10. Tanto respecto de las consideraciones de hecho como las de derecho, el Tribunal observará al consignarlas el orden lógico que el encadenamiento de las proposiciones requiera, y, al efecto, se observará, en cuanto pueda ser aplicable a Tribunales unipersonales, lo dispuesto en el artículo 186;

11. La parte resolutoria del fallo deberá comprender todas las acciones y excepciones que se hayan hecho valer en el juicio; expresando de un modo determinado y preciso las acciones, peticiones y excepciones que se acepten o rechacen. Podrá omitirse la resolución de aquellas acciones y excepciones que fueren incompatibles con las aceptadas; en este caso el Tribunal deberá exponer los motivos que hubiere **tenido** para considerarlas incompatibles;

12. Las sentencias definitivas de segunda instancia que confirmen sin modificación las de primera, se sujetarán a las reglas anteriormente expuestas cuando éstas no reúnan todos o algunos de los requisitos apuntados; las de segunda que las modifiquen o revoquen no necesitan consignar la exposición de las circunstancias de los números 1.º y 2.º del presente artículo y bastará referirse a ella;

13. Cuando la Corte Suprema invalide una sentencia por casación en el fondo, la que dicte como Tribunal de Segunda Instancia en cumplimiento del artículo 959 (958), se sujetará a lo dispuesto en ese artículo y también a lo dispuesto en el número 10 del presente artículo.

14. En los Tribunales colegiados, la opinión de sus miembros que fuere disconforme con la de la mayoría;

15. El nombre del Ministro redactor de la sentencia si fuera ésta dictada por un Tribunal colegiado;

16. La sentencia terminará con las firmas del juez o jueces que la hayan dictado y del secretario, y éste expresará, antes de la suya, el nombre y apellidos del juez o jueces y la calidad de propietario, interino, suplente o subrogante, en virtud de la cual se pronuncia el fallo.

Art. 9.º Reemplázase el inciso segundo del artículo 354, por el siguiente:

Las preguntas podrán versar sobre los datos necesarios para establecer si existen causas que inhabiliten al testigo para declarar sobre los hechos substanciales controvertidos que haya fijado el Tribunal y sobre las minutas presentadas por las partes. El juez interrogará a los testigos sobre todos los puntos que estime conducentes al esclarecimiento de los hechos o del dicho de los testigos para establecer la verdad.

Art. 10. Sustitúyese el inciso primero del artículo 382, por el siguiente:

Art. 382. Podrán presenciar la declaración las partes y sus abogados y hacer al Tribunal las observaciones que estimen conducentes para aclarar, explicar o ampliar las preguntas que han de dirigirse.

Art. 11. Agrégase el siguiente artículo a continuación del artículo 444.

Art. 444 a). Ordenado que sea traer los autos en relación para conocer de la apelación de la sentencia definitiva, el relator agregará al expediente una relación escrita de todos los antecedentes que creyere necesarios para el fallo de la causa. Esta relación será puesta en conocimiento de las partes, quienes podrán adicionarla hasta el momento de terminarse la vista de la causa, y se tendrá con sus adiciones, si las hubiere, como la parte expositiva del fallo que deba pronunciarse en la instancia, a menos que el Tribunal estime conveniente hacer una nueva, sin perjuicio de cumplir con la obligación que le impone el artículo 193. Antes de hacer la relación escrita, el relator dará cuenta al Tribunal o a la Sala tramitadora, en su caso, de los vicios u omisiones que notare y que impidan la vista de la causa, a fin de que resuelva, desde luego, si ha de llenarse previamente algún trámite.

Art. 12. Reemplázanse los incisos primero y segundo del artículo 447, por los siguientes:

El relator cumplirá con la obligación que le impone la primera parte del artículo 327 de la Ley de Organización y Atribuciones de los Tribunales, de 15 de Octubre de 1875, antes de que las causas se pongan en tabla y se procederá al respecto en la forma dispuesta en el inciso 2.º del artículo 444.a

Las causas suspendidas y las que por cualquier motivo no hayan de verse, serán anunciadas por medio de un cartel, firmado por el relator, antes de comenzar la relación de las demás de la tabla.

Art. 13. Sustitúyese el inciso 2.º del artículo 823, por los siguientes:

"La citación se hará por medio de tres avisos que se publicarán en un periódico del departamento o de la cabecera de la provincia, si en aquel no lo hubiere. Entre la primera publi-

cación y el comparendo mediará un espacio de tiempo no inferior a quince días.

"Si los canales derivados del cauce natural o artificial regaren diversos departamentos, los avisos que indica el inciso anterior se publicarán en todos ellos.

Art. 14. Sustitúyese el número 5.º del artículo 942 (941) por el siguiente:

N.º 5.º En haber sido pronunciada con omisión de cualquiera de los requisitos establecidos en el artículo 193, números 5.º, 6.º, 7.º, 8.º y 11.º y del de la falta de firma del juez o jueces o del secretario, que se indica en el N.º 16 del mismo artículo 193, y las de segunda instancia, además, por la omisión del nombre de las partes litigantes y por la de cualquiera de los requisitos indicados en los números 9.º y 12 del citado artículo.

Art. 15. Agrégase al inciso primero del artículo 946 (945), la siguiente frase final: y se enumerarán en su conclusión, en forma precisa, las causales que se someten al conocimiento del Tribunal.

Art. 16. Reemplázase el inciso segundo del artículo 950 (949) por los siguientes:

Si el defecto que se advierte fuera la omisión de algunos de los requisitos indicados en los números 5.º, 6.º, 7.º, 8.º y 11.º o la falta de firma del secretario que se indica en el N.º 16 del artículo 193 y si no se hubiere interpuesto recurso de casación, fundado precisamente en algunas de esas omisiones, el Tribunal podrá limitarse a ordenar al juez de la causa que complete la sentencia, y, entretanto, suspenderá el fallo del recurso.

Si este defecto fuere la omisión de algunos de los requisitos enumerados en el artículo 193, que no constituyen fundamento para interponer recurso de casación en la forma, el Tribunal superior, en la misma resolución que expida, aplicará necesariamente al juez o jueces que dictaron la sentencia, una medida disciplinaria proporcionada a la naturaleza o gravedad de las omisiones.

Art. 17. Agrégase al artículo 978 (977), el siguiente inciso final: En las sentencias que se dicten en los recursos de casación en la forma o en el fondo, se expondrán brevemente los motivos en que se hubiere fundado el recurso; los fundamentos que sirvan de base a la resolución del Tribunal; la decisión de las diversas cuestiones y la declaración explícita de si es nula o no, la sentencia reclamada.

### TITULO III Disposiciones varias

Art. 18. El Presidente de la Corte Suprema no podrá excusarse de concurrir al cono-

cimiento y fallo de los asuntos que la ley encomienda a este Tribunal, a menos que, en casos calificados, el mismo Tribunal lo exonere de esta obligación.

Tendrá, además, de las facultades y deberes que las leyes le otorguen o impongan, la obligación de adoptar todas aquellas medidas que tiendan a obtener que los Ministros o jueces y demás funcionarios del orden judicial cumplan estrictamente con sus deberes.

En caso de desobediencia, dará cuenta el Tribunal para que adopte las medidas que correspondan.

Art. 19. Se extienden al Fiscal de la Corte Suprema y a los Fiscales de las Cortes de Apelaciones, las facultades que las leyes confieren a los Ministros visitadores, a excepción de la de avocarse al conocimiento de causas.

Art. 20. Cualesquiera de los Ministros de la Corte Suprema o de una Corte de Apelaciones tendrá derecho de iniciativa ante el respectivo Tribunal para proponer medidas conservadoras, disciplinarias o económicas.

El Tribunal deberá considerarlas y pronunciarse sobre ellas, de todo lo cual se dejará testimonio en las actas respectivas.

Art. 21. El Presidente de la Corte Suprema y los Presidentes de las Cortes de Apelaciones, fijarán diariamente una audiencia pública, antes de la hora de funcionamiento del Tribunal, para oír las quejas y reclamaciones que las personas agraviadas interpusieren contra los funcionarios del orden judicial, por cualesquiera faltas o abusos que cometieren en el ejercicio de sus funciones, y adoptarán sobre tabla las medidas que procedan, sin perjuicio de los recursos de queja que se formulen por escrito, en conformidad a la ley.

Art. 22. Los Presidentes de las Cortes de Apelaciones, además de las obligaciones que las leyes le señalan, estarán obligados a adoptar las medidas necesarias para que se cumplan por el Tribunal las disposiciones de los artículos 175 y 191, ambos inclusive, del Código de Procedimiento Civil.

Art. 23. Los Ministros y Fiscales de la Corte Suprema, los de las Cortes de Apelaciones, los relatores y los jueces de letras, no podrán permanecer en el desempeño de sus cargos después de haber cumplido 68 años de edad.

En estos casos no se necesitará acreditar, para la jubilación, imposibilidad física o moral.

Art. 24. En ningún Tribunal ordinario de justicia podrán figurar empleados que estén ligados por parentesco de consanguinidad hasta el cuarto grado o de afinidad hasta el segundo grado, ambos inclusivos.

Art. 25. Los jueces deben consagrarse enteramente al desempeño de su misión y abstenerse de ejecutar actos que los hagan desmerecer en el concepto público. Así, no les será permitido hacer o proponer nombramientos, de aquellos que dependan exclusivamente de su voluntad, en favor de sus parientes o de los parientes de sus superiores jerárquicos inmediatos, dentro del cuarto grado de consanguinidad o del segundo de afinidad, ambos inclusivos; ni ser presidentes, director, administrador o gerente de sociedades comerciales; ni mezclarse directa o indirectamente en especulaciones de Bolsa; ni contraer deudas superiores a su fortuna, que obliguen a terceros a iniciar demandas ejecutivas o a hacer protestar letras.

En tales casos, los Tribunales correspondientes deberán proceder, según la gravedad de los hechos, o a aplicar alguna medida disciplinaria o a ordenar que se instruya juicio de amovilidad.

Art. 26. Las facultades disciplinarias que corresponden a la Corte Suprema o las Cortes de Apelaciones, en su caso, deberán especialmente ejercitarse respecto de los relatores, cuando no dieren cumplimiento a lo dispuesto en los artículos 184 y 447 del Código de Procedimiento Civil reformados por la presente ley.

Art. 27. Sustitúyese el número 2.º del artículo 18 del decreto-ley número 363, de 17 de Marzo de 1925, por el siguiente:

"2.º En primera instancia de las causas civiles y de comercio cuyo valor exceda de 500 pesos y no sea superior a 1,000 pesos".

Art. 28. Los relatores y los secretarios de Corte y de Juzgados de Letras de Mayor Cuantía; los notarios y los Conservadores de Bienes Raíces, sólo podrán desempeñar las funciones de árbitro, cuando el nombramiento emane de las partes.

Los archiveros podrán ser actuarios en los juicios arbitrales y en los particionales civiles.

Art. 29. Divídese el departamento de Santiago en dos secciones separadas por una línea imaginaria que, arrancando del límite con la provincia de Aconcagua, en el punto en que el camino de la Cuesta de Chacabuco intercepta ese límite, continúe al Sur, por el centro de ese camino y de las calles de Independencia, Bandera, San Diego, camino a San Bernardo o Gran Avenida, hasta el límite con el departamento de La Victoria.

Art. 30. Divídese, asimismo, el departamento de Valparaíso, en dos secciones separadas por una línea imaginaria que, partiendo del mar, siga por el centro de la Avenida de Las Delicias, hoy Avenida Argentina, y continúe por

el eje del camino a Casablanca, hasta el punto en que este camino cruza el límite del departamento de Valparaíso con el de Casablanca.

Art. 31. Cada una de las secciones en que se dividen los departamentos de Santiago y Valparaíso, se denominarán "Sección Oriente" y "Sección Poniente", con relación a la línea que las separa, y serán consideradas como un departamento para los efectos de lo dispuesto en el artículo 374 de la Ley de Organización y Atribuciones de los Tribunales, de 15 de Octubre de 1875, y del Reglamento del Registro Conservatorio de Bienes Raíces.

Art. 32. Si a causa de divisiones territoriales, una propiedad inscrita en un departamento pasare a formar parte de otro, para proceder a la inscripción de un título, deberá el solicitante presentar copia de la inscripción vigente y certificado de gravamen y prohibiciones de treinta años.

El Conservador archivará estos documentos y hará constar en la inscripción que procede a efectuarla por haberse acreditado la existencia de la inscripción anterior.

El Conservador del departamento donde estuviere inscrito el inmueble, dejará testimonio en la copia que la expida para proceder a una inscripción en un departamento diverso y anotará esta circunstancia al margen del título vigente.

Art. 33. Créase una plaza de archivero judicial en el departamento de Valdivia.

Art. 34. Esta ley regirá desde el 1.º de Marzo de 1928.

#### TITULO IV

##### Artículos Transitorios

Artículo 1.º Lo dispuesto en el artículo 23 regirá después de dos años, contados desde la vigencia de esta ley, sin perjuicio que los funcionarios que hayan cumplido o cumplan la edad, mientras esté pendiente este plazo, puedan retirarse voluntariamente antes de su vencimiento.

Art. 2.º Los Presidentes de las Cortes de Apelaciones continuarán en funciones hasta el término de su actual período.

Art. 3.º Derógase el decreto-ley número 628, de 17 de Octubre de 1925.

Los archiveros judiciales que tengan bajo su custodia repertorios o registros de conservadores de Bienes Raíces, de Comercio o de Minas, deberán remitir a los Conservadores respectivos los repertorios o registros que poseen dentro del término de 30 días, contados desde la vigencia de la presente ley.

Art. 4.º Lo dispuesto en los artículos 2.º, 5.º y 23, de la presente ley, no se aplicará a las

personas que desempeñen actualmente las funciones a que ellos se refieren y mientras permanezcan en los cargos que sirven.

Art. 5.º Deróganse los números segundos de los artículos 59 y 103 de la ley de 15 de Octubre de 1875, sobre Organización y Atribuciones de los Tribunales.

Art. 6.º Las personas que actualmente desempeñan las funciones de Conservadores de Bienes Raíces de Santiago y Valparaíso, tendrán el derecho de optar en cuál de las dos secciones a que se refieren los artículos 27 y 28, respectivamente, desean continuar desempeñando sus funciones.

El Conservador de Bienes Raíces de Santiago, deberá comunicar esta opción dentro del plazo de 10 días, contados desde la fecha de la publicación de esta ley, al presidente de la Corte de Apelaciones respectiva, a fin de que proceda a llenar los trámites para proveer la otra plaza de Conservador.

La otra sección del departamento de Valparaíso, será servida por el actual archivero judicial, quien tendrá, además, las funciones que las leyes encomiendan a los Conservadores de Bienes Raíces.

Art. 7.º Los actuales libros del Registro Conservatorio de los departamentos de Valparaíso y Santiago, quedarán a cargo de la sección por que opte el Conservador en ejercicio.

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

Santiago, 17 de Enero de 1928.—Con motivo de la solicitud, 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 ACUERDO:

Artículo único. Concédese a la sociedad denominada "Unión Fraternal de Artesanos", con personalidad jurídica otorgada por decreto supremo N.º 1990, de fecha 21 de Julio de 1899, 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 un bien raíz que tiene adquirido en la calle Yerbas Buenas de la ciudad de San Fernando y cuyos deslindes son los siguientes: al Norte, con calle de su ubicación; al Sur y Oriente, con Pedro Nolasco Embeita; y al Poniente, con José Vergara.

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

Santiago, 16 de Enero de 1928.—Con motivo de la solicitud, 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 ACUERDO:**

Artículo único. Concédese a la institución denominada "Club Chung Wha", que goza de personalidad jurídica, otorgada por decreto supremo N.º 2326, de fecha 3 de Noviembre de 1920, 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 siguientes bienes raíces de que es dueña en la ciudad de Iquique:

Propiedad raíz, ubicada en la calle Tarapacá, números 839, 833, 827 y 815, y que deslinda: al Norte, con la calle Tarapacá; al Sur, con la propiedad denominada "Palacio de Cristal"; al Este, con propiedad de don Santiago Matthey; y al Oeste, con propiedad de don Roberto Chaisseau.

Propiedad raíz, conocida con el nombre de "Palacio de Cristal", ubicada en la calle de Barros Arana, signada con los números 168 y 160 antiguos y 650, 654 y 658 actuales, y que deslinda: al Norte, con terrenos de doña Carolina Díaz; al Sur, con propiedad de don Carlos Marchesse; al Oriente, con propiedad de don Federico Capurro; y al Poniente, con calle de su ubicación.

Propiedad raíz, ubicada en la calle Thompson, Sarjento Aldea, Décima Oriente y Novena Oriente, y que deslinda: al Norte, con calle Thompson; al Sur, con predio de don Juan Tapia, de don Lorenzo Peralta y calle Sarjento Aldea; al Este, con propiedad de doña Jesús Donoso viuda de Hernández y calle Décima Oriente; y al Oeste, con predio de doña María viuda de Valencia y calle Novena Oriente.

Dios guarde a Vuestra Excelencia.—**J. Francisco Urrejoa.**—**Alejandro Errázuriz M.**, secretario.

Santiago, 16 de Enero de 1928.—Con motivo de la solicitud, 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 ACUERDO:**

Artículo único. Concédese a la sociedad obrera denominada "Progreso Social de Señoras", que goza de personalidad jurídica otorgada por decreto supremo N.º 1764, de fecha 29 de Julio de 1899, expedido por el Ministerio de Jus-

ticia, el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil, para que pueda conservar, hasta por cincuenta años, la posesión de un bien raíz que tiene adquirido en la calle Juan Martínez N.º 422, de la ciudad de Iquique y cuyos deslindes son los siguientes: al Norte, con propiedad de don Narciso Barreda; al Sur, otra de don Segundo Copaira; al Oeste, la calle de su ubicación; y al Este, con propiedad de don Mariano Barreda.

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

Santiago, 16 de Enero de 1928.— Con motivo de la solicitud, 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 ACUERDO:**

Artículo único. Concédese a la Sociedad Obrera de Socorros Mutuos denominada "Unión Marítima", con personalidad jurídica otorgada por decreto supremo N.º 1252, de fecha 18 de Abril de 1905, 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 un bien raíz que tiene adquirido en la calle Arturo Fernández N.º 1079, de la ciudad de Iquique y cuyos deslindes son: al Norte, con propiedad de don Eliseo Pérez; al Sur, con propiedad de un señor Berríos; al Este, con propiedad de doña Elvira viuda de Zambrano, y al Oeste, con propiedad de la Sociedad compradora.

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

Santiago, 11 de Enero de 1928.— Con motivo de la solicitud, informe y demás antecedentes que tengo la honra de pasar a manos de V. E., la Cámara de Diputados ha dado su aprobación al siguiente

**PROYECTO DE ACUERDO:**

Artículo único. Concédese a la institución denominada Sociedad de Artesanos de la Unión de Chillán, el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil, para que pueda conservar, hasta por cincuenta años, la posesión de un bien raíz que tiene adquirido en la expresada ciudad de Chillán y cuyos deslindes son: al Norte, con propiedad de doña Rufina Morales viuda de Troncoso; al Oriente, con propiedad de don Juan Me-

rino; al Sur, con propiedad de don Enrique Graf, y al Poniente, con la calle 18 de Setiembre.

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

Santiago, 11 de Enero de 1928.— Con motivo de la solicitud, 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 ACUERDO:

Artículo único. Concédese a la institución denominada "Colonias Escolares Domingo Villalagos", que goza de personalidad jurídica en virtud del decreto supremo N.º 2829, de 12 de Octubre de 1912, el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil, para que pueda conservar, hasta por cincuenta años, la posesión de los siguientes bienes raíces, adquiridos en la Población San Alfonso, Comuna de San José de Maipo, del departamento de La Victoria y cuyos deslindes son los siguientes, según el plano de la citada Población:

Sitio N.º 22: al Norte, sitio N.º 21; al Sur, sitio N.º 23; al Oriente, sitio N.º 27, y al Poniente, con la Avenida del Transandino.

Sitio N.º 23: al Noroeste, sitio N.º 22; al Suroeste, sitio N.º 24; al Noreste, sitio N.º 28, y al Sureste, Avenida del Transandino.

Sitio N.º 24: al Noreste, sitio N.º 23; al Suroeste, sitio N.º 25; al Noreste, sitio N.º 29, y al Sureste, Avenida del Transandino.

Sitio N.º 27: al Noreste, sitio N.º 26; al Sureste, sitio N.º 28; al Noroeste, Avenida Argentina, y al Suroeste, sitio N.º 22.

Sitio N.º 28: al Noroeste, sitio N.º 27; al Suroeste, sitio N.º 23; al Noreste, Avenida Argentina, y al Sureste, sitio N.º 29.

Sitio N.º 29: al Noreste, sitio N.º 28; al Sureste, sitio N.º 30; al Noroeste, Avenida Argentina, y al Suroeste, sitio N.º 24.

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

Santiago, 17 de Enero de 1928.— Con motivo de la solicitud, 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 ACUERDO:

Artículo único. Prorrégase por cincuenta años los efectos del acuerdo del Congreso Na-

cional de fecha 15 de Noviembre de 1913, que concedió a la corporación denominada "Colegio Alemán de Valparaíso" con personalidad jurídica otorgada por decreto supremo N.º 2221, de fecha 2 de Agosto de 1913, el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil, para que pueda conservar la posesión de un bien raíz de que es dueña, ubicado en la calle Aldunate N.º 11, del Cerro Concepción de la ciudad de Valparaíso, y cuyos deslindes son: al Norte, con la calle Aldunate; al Sur, con calle Tubildad; al Oriente, con subida Concepción, y al Poniente, con calle Concepción.

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

Santiago, 11 de Enero de 1928.— La Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar las modificaciones introducidas por el Honorable Senado, en el proyecto sobre construcción del camino de Punta Arenas a Puerto Natales.

Lo que tengo la honra de poner en conocimiento de Vuestra Excelencia, en respuesta a vuestro oficio N.º 18, de fecha 11 del presente mes y año.

Devuelvo los antecedentes respectivos.

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

Santiago, 16 de Enero de 1928.— La Cámara de Diputados ha dado su aprobación, en los mismos términos en que lo ha hecho el Honorable Senado, al proyecto de acuerdo que concede a la institución denominada "Centro Catalán" de Santiago, el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil, para que pueda conservar la posesión de un bien raíz.

Lo que tengo la honra de poner en conocimiento de Vuestra Excelencia, en respuesta a vuestro oficio N.º 27 de fecha 12 de Enero del presente año.

Devuelto los antecedentes respectivos.

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

Santiago, 16 de Enero de 1928.— La Cámara de Diputados ha dado su aprobación, en los mismos términos en que lo ha hecho el Honorable Senado, al proyecto de acuerdo que concede a la institución denominada "Sociedad de Artesanos de Socorros Mutuos La Unión" de Angol, el permiso requerido por el artículo 556 del C6-

digo Civil, para que pueda conservar la posesión de un bien raíz.

Lo que tengo la honra de poner en conocimiento de V. E., en respuesta a vuestro oficio N.º 26, de fecha 12 de Enero del presente año.

Devuelvo los antecedentes respectivos.

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

#### PRIMERA HORA

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

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

Puede seguir usando de la palabra el honorable señor Medina.

El señor MEDINA.—Voy a terminar en pocas palabras, señor Presidente, las observaciones que empecé a formular en la sesión anterior.

En resumen, diré que el proyecto en debate es de absoluto interés nacional, como lo he probado, y forma parte del programa del Gobierno de fomento de la industria carbonera que ya mereció la aprobación del Senado.

Como recordarán los honorables Senadores, en aquel proyecto se consultaron fondos para el mejoramiento de nuestros puertos, destinándose al efecto una suma dada para la construcción del minimum de obras portuarias, como ser, muelles; y para la adquisición de una flota mercante para el transporte del carbón, pues está comprobado que los elevados precios de los fletes encarecen el artículo y perturban, por consiguiente, el desarrollo de la industria. El proyecto en discusión, como lo expresa el Gobierno es, pues, el complemento de la ley sobre fomento de la industria del carbón.

Por otra parte, el Gobierno ha manifestado en forma categórica, en nota dirigida al señor Presidente del Senado, que estima absolutamente necesaria, a la vez que una obra de justicia para la región, la adquisición del ferrocarril de Lebu a Los Sauces, para terminarlo uniéndolo con los ferrocarriles centrales del Estado, dejando para después la construcción del trozo de Los Alamos a Curanilahue; propósito que se deja de manifiesto claramente con el proyecto que acaba de presentar a la Cámara de Diputados, sobre ejecución de un plan de obras públicas, y en el cual se consulta la cantidad de veinte y tantos millones de pesos, para terminar, en primer término, la sección Peleco a Purén, y hacer, en seguida, la sección de Los Alamos a Curanilahue.

Como ya lo he manifestado, señor Presiden-

te, es absolutamente necesaria la adquisición de este ferrocarril por el Estado para poner término al monopolio que hoy tienen las compañías que actualmente producen carbón, porque así el Fisco ahorrará muchos millones de pesos anualmente; en los siete o más años que lleva de discusión este proyecto, el Estado ha tenido un mayor gasto de ciento cincuenta millones de pesos, por lo menos, a causa de que no han podido entrar a competir con las compañías carboneras actuales, otras que podrían explotar terrenos carboníferos del interior de Arauco.

Por otra parte, no es exacto, o, por lo menos la idea no es aceptada por todos los que nos hemos preocupado de este asunto, opinión de que tampoco participan los miembros de la Comisión informante, que el ferrocarril de Lebu a Los Sauces pasará a poder del Fisco en algunos años más sin gravamen de ninguna especie, al término de la concesión actual.

Las razones que da el señor Puelma, informante de aquella Comisión, son terminantes: se trata de un contrato que no puede ser interpretado sólo por una de las partes.

Por consiguiente, el único fundamento importante que pudiera haber existido, para no aprobar el proyecto en discusión, está refutado por la propia Comisión; y, sin duda alguna, el Gobierno ha tomado también en cuenta esta circunstancia para presentar este proyecto.

Por último, es necesario dejar testimonio de que el Gobierno, al presentar este proyecto con anterioridad a aquel que se ha propuesto para desarrollar un vasto plan de obras públicas, lo ha hecho porque reconoce la importancia de la operación de que se trata, y porque tiene el deseo de que se apruebe antes de la clausura del actual período de sesiones este proyecto de adquisición por el Estado, de este ferrocarril. Por eso no postergó la realización de esta idea hasta presentarla conjuntamente con el plan general de obras públicas.

Reservo para ese otro proyecto la petición de fondos para terminar la sección de Purén a Peleco y la de Los Alamos a Curanilahue, pero construyéndose previamente el ferrocarril de Lebu a Los Sauces, y después las otras secciones.

En el deseo de que termine pronto esta discusión, concluyo aquí mis observaciones.

El señor URREJOLA.— Empezaré por declarar, que mi ánimo era no seguir en este debate, porque ya he tratado este negocio ampliamente, aunque en forma incidental, en la sesión del 26 de Diciembre para descargarme del peso de acusaciones violentas, y absolutamente injustificadas, de que había sido objeto en la Honorable Cámara de Diputados, donde se me

atribuyó ser el causante de la postergación durante varios años, de este proyecto de adquisición por el Estado de este ferrocarril particular.

Tal aseveración es la que se llama vulgarmente una plancha del señor Diputado que tales cargos me hacía, por cuanto este proyecto fué tramitado durante los seis años que estuve ausente de esta Honorable Cámara. Durante ese largo período, en que fuí un simple ciudadano sin cargo oficial alguno, ataqué, en verdad, la adquisición de este ferrocarril en diversos artículos en la prensa de Concepción, tendientes a abrir los ojos de mis comprovincianos, o sea los habitantes de aquella ciudad, y que comprendieran la amenaza que esta idea importaba para Concepción y para el puerto de Talcahuano. Los artículos que publicaba en la prensa de Santiago se referían al fondo de este problema, esto es, a la inconveniencia de que el Gobierno, recién adquirido el ferrocarril por una Compañía particular, propusiera su adquisición por el Estado; lo cual podía significar una cooperación, una inteligencia estrecha y sumamente sugestiva de parte de los dirigentes de aquella Compañía carbonífera con los hombres de Estado de aquella época.

Antes de tratar los puntos fundamentales en que se ha apoyado la oposición que tanto el que habla como otros señores Senadores hemos hecho a este proyecto, quiero referirme a los últimos incidentes, muy lamentables, acaecidos después de la sesión del Miércoles 11.

En esa sesión, señor Presidente, el debate ya estaba casi agotado. Yo estaba resuelto a no hablar más sobre esta materia; habrá fundado su oposición, en términos verdaderamente aplastantes, el honorable Senador por Santiago, señor Echenique; se había leído el informe de minoría suscrito por el honorable señor Ochagavía; y, agotado ya el tema por parte de los que atacamos el proyecto, ocupó todo el tiempo restante de la sesión, largo tiempo, más de media hora, el honorable señor Medina, quien repitió los mismos argumentos que ya muchas veces le hemos oído, produciéndose el caso sugestivo de que el honorable Senador no diera lugar a que se votara el proyecto.

Pues bien, ocurrida esta circunstancia, veo a Su Señoría con los ojos de mi espíritu — y perdone Su Señoría mi suspicacia — acudir presuroso a un Ministro asequible que se prestó dócilmente para enviar al Senado un mensaje que a él no le correspondía enviar, diré más bien, una nota, ya que venía con su sola firma, mientras que los mensajes son firmados por Su Excelencia el Presidente de la República.

El señor Ministro de Fomento, que no fué quien presentó el mensaje para la adquisición

de este ferrocarril, sino que lo fué el de Hacienda, ha enviado a ésta Honorable Cámara una nota extraña, ya que no tuvo participación alguna en la gestación de este negocio ni mucho menos en su discusión, puesto que fué a la Cámara de Diputados a agitar el despacho de este proyecto, ni había venido al Senado a contestar las observaciones que se han formulado sobre el particular. Esta nota, en realidad, tiene cierto carácter de ultimatum; aunque no quiero pensar que el señor Ministro haya querido darle dicho carácter. En todo, caso es éste un procedimiento inusitado, del cual no hay precedente en la vida parlamentaria. Y creo que tengo cierto derecho para decir esto, porque saben mis honorables colegas que yo soy tal vez el más antiguo de los miembros de esta Cámara, y no recuerdo haber visto emplear procedimiento semejante al discutirse tranquilamente un proyecto, como ocurría con éste, al cual se ha objetado con razones fundadas y con argumentos prudentemente expresados. Evidentemente que en este caso no cabía una intervención hasta cierto punto violenta de parte del Gobierno; menos de un Ministro que, repito, no había sido el firmante del mensaje en discusión.

El señor MEDINA.—Para que Su Señoría no siga discurrendo sobre una base errada, debo manifestarle que jamás he cruzado una palabra con el señor Ministro de Fomento, sobre el proyecto que está en discusión. Por lo demás, entiendo, y así creo que lo dice la nota, que ésta ha sido enviada a nombre del Gobierno.

El señor URREJOLA.—Vuelvo a decir que hasta ahora no hay ejemplo de una intervención semejante de un Ministro de Estado, a quien no le ha correspondido la gestación ni la discusión de un proyecto.

Para comprender el propósito del Gobierno respecto de este asunto, bastaba el mensaje mismo presentado.

Si en él se propone la adquisición de este ferrocarril por parte del Estado, ¿qué necesidad había de que un Ministro nos manifestara que el Gobierno tenía interés en el despacho del proyecto respectivo? Por consiguiente, la nota en referencia es una repetición de lo que el mensaje dice, y, naturalmente, los Congresales que, según la Constitución, discuten y aprueban las leyes, hacían uso de un derecho legítimo al tratar este proyecto con la calma que su importancia requería.

El Gobierno no tenía, en este caso, otra cosa que hacer que esperar el pronunciamiento del Senado, y si su resolución no era favorable al proyecto, acudir a la Cámara de Diputados pidiéndole que insistiese en su primitivo acuerdo.

Quiero dejar sentado este hecho, que ha sido

penoso para muchos Senadores, especialmente para mí, porque miro para atrás y recuerdo la vida que ha sobrellevado el Congreso desde que existe la Constitución que nos rige, y también la antigua, y veo que siempre se ha confiado al Congreso la libre deliberación de los proyectos, tanto de los que han tenido su origen en mociones de los parlamentarios, como los emanados del Ejecutivo.

Quiero dejar establecido, además, que el señor Ministro ha enviado esa nota el Jueves 12 del presente, o sea, al día siguiente de haberse discutido el proyecto en referencia, con la calma y cooperación debidas; a lo cual debe agregarse que dicha nota no ha hecho otra cosa que confirmar lo que dice el mensaje, o sea, que el Gobierno tiene interés en que se apruebe el proyecto que tiene presentado.

Para esta sesión he venido desprovisto de mayores antecedentes que exponer ante el Senado, porque he tenido que preocuparme de otros asuntos impostergables—y no he estudiado a fondo la materia; pero como no me falla aún la memoria, quiero aprovecharme de ella para hacerme cargo de algunas observaciones nuevas que ha formulado el honorable señor Medina, y que he apuntado de carrera, cuando Su Señoría las enunciaba.

Su Señoría da mucha importancia al hecho de que el señor Ministro de Fomento haya enviado al Senado la nota de que se ha dado cuenta, como si esa nota trajese noticias nuevas, y dice que el Gobierno ha estudiado a fondo este proyecto. Creo, señor Presidente, que no hay antecedentes que revelen que el Gobierno haya estudiado a fondo este negocio, porque los que se han dado en el mensaje, dejan en claro que no ha tenido tiempo necesario para hacerlo; y es natural que así sea, pues son tantos los asuntos que ahora lo preocupan, que, seguramente, sólo se ha apoyado para recomendarlo, en el informe que dió sobre este asunto la comisión extra-parlamentaria que se nombró hace cuatro meses para que informara al Gobierno sobre si estimaba o no conveniente que el Estado adquiriese por compra este ferrocarril particular.

De manera que aquella observación del honorable Senador se aleja bastante de la realidad.

El Gobierno apoya su mensaje en el informe de aquella comisión que, como lo dije en mi discurso incidental del 26 de Diciembre, se componía de cinco miembros, dos de los cuales habían sido campeones de la idea de la adquisición por el Estado de este ferrocarril; de manera que pedirles su opinión sobre el particular, era pedirles una opinión ya conocida.

Uno de ellos, como lo dije entonces, es un ingeniero que hoy ocupa una elevada situación, que hizo las declaraciones más extrañas sobre la materia en los mismos días, o sea a fines de Agosto de 1921, en que una compañía particular adquirió el ferrocarril en cuestión y obtenía la ley de garantía, publicando en la prensa una serie de artículos verdaderamente fantásticos con respecto a la importancia de este ferrocarril, sobre su proyección a Los Sauces y hacia su futura proyección también hasta el transandino de Lonquimay; y que, con la confianza que inspiraba su profesión y el elevado cargo que entonces también desempeñaba en la Administración Pública, hacía creer a todos los que leían sus fantásticos artículos, que sería tal el desarrollo que tendría la industria carbonífera al pasar ese ferrocarril a manos del Estado, que desde la riquísima región de Arauco se podría exportar carbón tan barato y en tal abundancia, que hasta se podía pensar tranquilamente en la desaparición de la fuente de entradas que proporciona el salitre, pues fácilmente se podrían llevar llevar a Buenos Aires, Bahía Blanca y otros puntos de la Argentina, veinte o más millones de toneladas de carbón por el transandino por Lonquimay.

Otro miembro de la comisión era un antiguo funcionario de la Administración, que se ha trasladado a Santiago cada vez que se ha tratado en la prensa o discutido en el Congreso el proyecto de adquisición por el Estado del ferrocarril de Lebu a Los Sauces.

Los otros informantes dan opiniones más o menos acordes con las que dan estas dos personas a que me he referido.

¿Qué dicen estas personas? Los técnicos del Ejército, con la zarandeada cuestión de la estrategia militar, hablan de la conveniencia, para el caso de movilización, de que haya una comunicación por el interior, para que pueda salir sin tropiezo el carbón de Arauco, para surtir sin dificultad los trenes de nuestras vías férreas, y este carbón debe salir por Los Sauces ya que el carbón de la gran hoya de Arauco, sea el de Curanilahue, Coronel o Lota, saldría por el ferrocarril de Los Sauces en caso de que se interrumpiera su salida de la estación de Concepción por destrucción del puente sobre el Bío-Bío, ese larguísimo puente ferroviario construido en el año 1889. Esto creo que no lo dice de una manera muy clara el mensaje del Gobierno, pero lo dijo el técnico.

¿Podemos pensar, siquiera, en la posibilidad de tan triste expectativa? A ello estaría ligado el hecho de una guerra con un país cuya escuadra fuese muy superior a la nuestra. Tendría que suponerse que los buques de esa escuadra

enemiga, paseándose dueños y señores de nuestra costas, dispararan proyectiles que fueran a caer precisamente sobre el puente indicado, y lo volaran para interceptar la llegada de los carbones de Arauco a Concepción.

Ante esta argumentación, yo le diría a esos técnicos militares que han informado tan fantásticamente sobre esta materia, que no debe contemplarse el caso de una guerra, en que las fuerzas navales de la nación contrincante sean dueñas del mar, porque en ese caso no nos convendría hacer otra cosa que salvar la situación, gestionando la paz lo más pronto posible, para que nos fuera menos onerosa.

Estas son razones que no se pueden aducir, porque aún sin necesidad de tener una guerra contra un contrincante que fuese más poderoso que nosotros en el mar, como los adelantos de la ciencia guerrera permiten a un ejército enemigo enviar aeroplanos a disparar bombas e interrumpir el servicio del ferrocarril, no sólo destruyendo el puente sobre el Bío-Bío, sino en la estación misma de Los Sauces o en algún túnel, también quedaría interrumpido el tránsito.

Estos argumentos, pues, no deben traerse al Senado, que se compone de hombres viejos—perdónese me la expresión, porque si no todos lo somos, es ésta la Corporación de los Padres Conscriptos—a los que se les supone absoluta solidez de criterio, tranquila reflexión y madurez para resolver los problemas de interés público.

Otro argumento que ha hecho el honorable señor Medina, es el del nuevo plan de obras públicas; pero todavía nadie puede saber cómo va a salir ese plan de la Cámara de Diputados y del Senado. ¿Puede estar cierto el honorable Senador, de que esta Cámara aprobará dicho plan, en que se consultan veinte millones de pesos para construir el ferrocarril de Los Alamos a Curanilahue, otros veinte y tantos millones de pesos para construir el de Peleco a Purén, y millones por aquí y millones por allá? Esta es una incógnita. Nosotros tenemos que mirar lo que se nos presenta hoy, y hoy nos presentan este proyecto. Pero, este proyecto no tiene defensa después de lo que se ha dicho en esta Sala. Para defenderlo se ha hablado de la riqueza enorme del carbón, que sería explotada mediante la compra de este ferrocarril y su prosecución hasta Los Sauces por el Estado. Entre tanto, según dicen los técnicos, todos los informantes, el carbón que sería explotado, sería el de la región de Pilpilco, único adecuado para la exportación, porque es bien sabido que el carbón de Lebu, por su calidad inferior, es de difícil exportación, y jamás la compañía explotadora ha producido más de cin-

cuenta mil toneladas anuales de ese combustible.

De manera, pues, que ese auge enorme que supone el más técnico de los informes que he leído y que habla de exportar 250 ó 300 mil toneladas, dista bastante de ser verídico.

Pues bien, si el carbón que se va a explotar es el que está en la región de Pilpilco, hay que tener presente que esa región está un poco más al Norte de la estación de Los Alamos; y si mis honorables colegas no han tenido oportunidad de ver un mapa de la provincia de Arauco, podrán penetrarse de la situación de esa región con la ligera explicación que daré del trazado del ferrocarril y de cómo y dónde está situada esta hoya inagotable de carbón.

El ferrocarril sale de Lebu, recorre, más o menos, unos 30 kilómetros y llega a Los Alamos, que está ligeramente al Noreste de aquella ciudad; en seguida avanza otros 30 kilómetros y se desvía hacia el Sur, para llegar a Cañete y Peleco; alcanzando, en total, la línea una extensión de 66 kilómetros, más o menos.

La estación de Los Alamos dista no más de 30 kilómetros de la estación de Curanilahue, término del ferrocarril que la une con la ciudad de Concepción, y, por consiguiente, de la red central de los Ferrocarriles del Estado; esta línea tiene 92 kilómetros. De modo que si se construyera una línea férrea de 30 kilómetros, más o menos, entre Los Alamos y Curanilahue, la hoya riquísima de carbón cercana a Lebu y Pilpilco, quedaría atravesada por el ferrocarril y comunicada con el resto del país.

Repito: con un trazo de ferrocarril de 30 kilómetros, que uniera a Los Alamos con Curanilahue, se empalmaría con la vía que de este punto va hacia Concepción, con el puerto de Talcahuano, con la línea férrea central y con el puerto de Lebu; de modo que tendría salida el carbón, que sirve de base para todos estos planes de engrandecimiento de la zona de Arauco, por Concepción y Talcahuano, con una vía relativamente corta.

Entonces digo yo, y dicen algunos de mis honorables colegas que han tratado también este punto: ¿con qué objeto vamos a invertir esta suma de millones de pesos en comprar un ferrocarril particular que significa únicamente un desastre financiero para el Estado, un ferrocarril que está produciendo pérdidas a la actual empresa propietaria de él?

¿Por qué no se exige, como decía el honorable señor Echenique con verdadera oportunidad—porque debo reconocer que Su Señoría tuvo a este respecto la originalidad del argumento—por qué no se exige a esta compañía, repito, aplicando la ley general de ferrocarriles, que cumpla con las obligaciones que tiene, de propor-

cionar equipo y buen servicio a la región que atraviesa?

Ya que se trata de un ferrocarril con garantía del Estado, hay doble motivo de parte de éste para obligar a la compañía a que cumpla fielmente con las estipulaciones de la ley y del contrato, que forma parte integrante de la concesión garantida. Según la ley de garantía, se obliga a la compañía, naturalmente, a que el ferrocarril esté en constante movimiento, y si deja de funcionar, caduca la concesión, es decir, concluye la garantía.

Pero yo hacía, en mi discurso incidental del 26 de Diciembre un cálculo que no ha podido ser desvirtuado, y era éste. Con la ley actual de concesión, el ferrocarril deberá pasar a poder del Estado graciosamente, con equipo y todos sus materiales, por más que se diga lo contrario a fines del año 1935, o sea dentro de 7 años y meses. A juicio de otras personas, tal vez más prolijas que yo, esto sucederá en Marzo de 1936; y si este ferrocarril va a pasar a poder del Estado en esta última fecha, quedando el Fisco completamente libre desde entonces de todo gravamen, o sea del pago de la garantía que es de novecientos mil pesos, y de todo otro desembolso, es necesario examinar lo que significaría el gravamen que se echaría encima el Estado al comprar hoy este ferrocarril.

Esperando tranquilamente el término del plazo de la concesión, tendrá que invertir el Estado durante ocho años, la garantía acordada por la ley de 2 de Setiembre de 1921, lo que hace en los ocho años un total de algo más de \$ 7.200.000.

Ahora bien, según este proyecto, el Estado adquiere el ferrocarril con 14.500.000 más o menos, en bonos de 6 por ciento de interés y 3¼ por ciento de amortización; de manera que si el Estado compra el día de mañana esta obra, digamos el 1.º de Marzo de 1928, va a comenzar a pagar los servicios de los bonos durante 38 años.

¿Cuánto significa esto? Son 968 mil y tantos pesos anuales, durante 38 años, porque se anticipa ocho años la caducidad de la concesión.

¿Y para qué se va a comprometer el Estado al pago de esta enorme suma?

Para comprar un ferrocarril que en ocho años más debe pasar a su poder manteniendo la situación actual.

Este es un argumento, a mi juicio, de no te nuevas, como se dice, y no hay Ministro de Fomento ni de Hacienda, ni funcionario algu-

no, por más alto que sea, que me convenza que éste no sería un negocio ruinoso.

Por estas razones considero que es una verdadera obsesión esto de que el Estado adquiera el ferrocarril, pues no puede creerse que a los Ministros de Estado inspire otro propósito que el bien público, y por eso me atrevo a pedir a mis honorables colegas que mediten con calma este negocio que importa tan crecido desembolso de dólares del Estado, que todos estamos obligados a cautelar.

El honorable señor Medina ha hecho mucho hincapié sobre un argumento que solamente, se me ocurre, puede caber en la imaginación un tanto vivaz de Su Señoría. Es el que se refiere al monopolio del carbón, que significaría para el Estado un mayor gasto de cien millones de pesos, según dijo Su Señoría en una de las sesiones anteriores, pero que hoy calcula en ciento cincuenta millones de pesos, y que estaría en manos de las compañías de la bahía de Arauco:

"Lota", "Coronel", "Schwager", "Curanilahue"; porque el Gobierno, el Estado o los estadistas de Chile han tenido cortadas las comunicaciones de esa gran hoya de la bahía de Arauco. El Ferrocarril de Lebu a Los Sauces en poder del Estado va a bajar el precio general del carbón.

Es de advertir que los técnicos más valientes que han informado al Gobierno sobre esta materia, hablan al determinar la capacidad productora de Lebu, de 250 mil toneladas, lo que se vendría a explotar con la habilitación del ferrocarril hasta el interior. Pero si lo que se consume en Chile es la cantidad de un millón o un millón quinientas mil toneladas, ¿cómo doscientas cincuenta mil toneladas podrían influir en el precio de un millón quinientas mil toneladas? Es claro, es evidente que tan pronto empezaran a explotarse estos yacimientos, entrarían en el monopolio chico; como siempre, el pescado más grande se traga al más chico. ¿Qué competencia podría hacer una industria pequeña, enclenque, a las grandes compañías que están en la bahía de Arauco? Yo llamo la bahía de Arauco la que se extiende desde el puerto de Arauco donde están las minas de Coronel de Curanilahue, de Schwager y las minas de Lota. Esa gran hoya es la que atraviesa el ferrocarril de Concepción y los rieles del ferrocarril de Curanilahue en una extensión de 92 kilómetros. Por consiguiente, esta fantasía del señor Senador, que asusta a los Senadores tímidos, aunque yo creo que ya habrá pocos Senadores tímidos en esta materia, después de

las cosas que se han oído, esta fantasía, digo, queda destruída con lo ya manifestado.

Debo advertir que el Gobierno no ha tenido a este respecto una opinión propia. El Gobierno ha lanzado al Congreso la opinión de algunos técnicos. Lo dicen los antecedentes del Decreto, por el cual se nombró una Comisión para que dijera si era necesario, conveniente o no, la adquisición de este ferrocarril y la construcción de la otra sección hasta Los Sauces.

Voy ahora a entrar a la segunda parte.

El señor Ministro de Fomento, el honorable señor Medina, y el mensaje, dicen que es indispensable construir la sección de Peleco a Purén. La línea de Peleco a Purén, señor Presidente, constituye la segunda y la tercera secciones de las cuatro en que se divide el ferrocarril de Lebu a Los Sauces. Entre estos dos últimos puntos hay 142 kilómetros; de Lebu a Peleco, hay 66; de Purén a Los Sauces, hay 25, según entiendo. De modo que faltan 50 kilómetros por construirse de Peleco a Purén. ¡Pero qué kilómetros, señor Presidente! Los representantes de aquellas provincias, que conocen aquello y deben tener noticias de lo escabroso que es el trazado, vendrán conmigo en lo costosa que sería esa línea. Desde luego, hay que atravesar la cordillera de Nahuelbuta. Se habla de que se puede construir con veinte y tantos millones de pesos. Ese es un sueño. Hoy, los millones se van en cualquier trabajo preparatorio.

El señor MEDINA. — El informe habla de quince millones de pesos.

El señor URREJOLA. — Yo quisiera que esos señores informantes respondieran con su peculio personal; quisiera vivir lo suficiente para ver los resultados, aunque espero que el proyecto no ha de pasar. Es muy sencillo esto de decir que algo se puede hacer bajo la responsabilidad de una alta personalidad; pero, repito, pensar que aquello se pueda construir con quince millones, es un sueño. Baste saber se autorizó a don Gervasio Alarcón para construir el ferrocarril entero, allá por el año 1908, y su traspaso a una compañía inglesa, dándoseles una garantía del 5 por ciento sobre 11.100.000 pesos oro de 18 peniques, que son 33.300.000 pesos de 6 peniques; van construídas la primera y la cuarta secciones, sobre las cuales se paga una garantía de 900 mil pesos, sobre 18 millones.

De modo que para completar los 33 millones 300 mil pesos faltan 15 millones más. Pero, hoy día, esta última cantidad ha duplicado, triplicado o cuadruplicado, desde el momento que en igual forma han subido de precio, los

materiales de construcción, es decir, maderas, cal, cemento y piedra, como la mano de obra.

Tengo la seguridad que hoy día no se construyen con 25 millones de pesos los 50 kilómetros de línea para la sección de Peleco a Purén. Y, si la compañía inglesa no la ha construído, es porque se ha encontrado metida en un mar sin salida, pues esta sección debe construirse en una zona cordillerana sumamente abrupta, cuya línea lleva pendientes y contrapendientes que hacen difícilísima su explotación.

El señor ECHENIQUE. — Y a lo que manifiesta Su Señoría puede agregar la otra grave dificultad que existe para construir la sección, que consiste en las copiosas lluvias que caen en la zona que debe recorrer la línea.

El señor MEDINA. — Debo observar que las alcantarillas están casi terminadas.

El señor URREJOLA. — Como observa el señor Echenique las lluvias dificultarán el trabajo por lo menos durante la mitad del año, lo que significa duplicar el costo de la construcción.

Si se aprueba el contra-proyecto, como espero habrá de suceder, se salva la situación actual.

Se construirá una pequeña sección como lo es la de Alamos a Curanilahue, con la que quedaría unida por ferrocarril toda la provincia de Arauco, sirviendo una región agrícola de mucha importancia.

El honorable señor Smitmans, que es propietario en Los Sauces, podrá confirmar mis asertos.

¿No tenemos el ferrocarril de Curicó a Hualañé? No tenemos veinte ferrocarriles en Chile que arrancan de un punto de la línea central y van a unir dos regiones mediterráneas?

A la verdad, no comprendo cómo pueden insistir en su antigua idea los señores Senadores que anhelan el progreso de aquella provincia, cuando no hay nada más práctico que lo propuesto por el contra-proyecto a que me he referido.

Este ramal de Curanilahue a Los Alamos tiene treinta kilómetros y fué estudiado por el ingeniero señor Josias Harding. Ignoro si últimamente estos estudios hayan sido ampliados con nuevos trabajos de la Dirección General de Obras Públicas, aunque posiblemente, no se habrán hecho por falta de fondos, ya que no he visto consultado algun ítem del presupuesto con tal objeto.

Por lo que respecta al Gobierno, no ha hecho otra cosa desde que se inició la administración del señor Alessandri, hasta la fecha, que procurar adquirir el ferrocarril de Lebu a Los Sauces, de zafar a la Compañía del clavo de este ferrocarril. No ha hecho nada más.

Y para desvanecer cualquier suspicacia creo del caso advertir que yo no tengo ninguna propiedad en aquella región; pero la familia de mi esposa ha sido dueña de un gran fundo ubicado en esos lugares; y, con este motivo, se me ha criticado muchas veces mi sostenida oposición al proyecto del Gobierno para adquirir el ferrocarril de Lebu a Los Sauces.

Considero que basta con hacer la Sección de Curanilahue a Los Alamos para dejar solucionada la situación: queda Lebu unido a Concepción, sirviéndose los terrenos más valiosos y útiles de la provincia.

No comprendo, tampoco, el empeño por que se construya la sección de Peleco a Purén, que sería sumamente costosa y ¿para qué? Para entregarla a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Miramos con la más gran despreocupación que el Estado construya ferrocarriles. Entre tanto, es un hecho que los ferrocarriles construidos por el Estado constituyen un verdadero gravamen para el país entero, si no tienen mercaderías o artículos de transporte continuo. Su mantenimiento costosísimo no dejará saldo favorable ni siquiera de caja sino verdaderas pérdidas.

¿Qué se mandaría por este ferrocarril de Lebu a Los Sauces y para dónde?

Si se mandan carbones de Pilpilco por el ferrocarril de Los Sauces a tomar la línea central para el Norte, ¿se obtendrá una economía en relación con el envío de los carbones desde Los Alamos a Concepción.

El señor ECHENIQUE — Es mucho más largo el recorrido en el primer caso.

El señor URREJOLA — El viaje es mucho más largo por Los Sauces. Las distancias de Lebu a Los Sauces es de 142 kilómetros, y de Los Sauces a San Rosendo, habrá, por lo menos, unos 80 kilómetros. He olvidado las cifras exactas porque, como he dicho, no he traído los antecedentes; pero yo podría dar mañana datos muy prolijos sobre el particular. Con todo, si se suman los 142 kilómetros que hay de Lebu a Los Sauces, a los 90 kilómetros que hay de Los Sauces a San Rosendo, tenemos una distancia total de 232 kilómetros.

Entretanto, de Los Alamos a Concepción hay la siguiente distancia: 30 kilómetros de Los

Alamos a Curanilahue; 90 kilómetros de Curanilahue a Concepción, y 70 kilómetros de Concepción a San Rosendo, lo que hace un total de 190 kilómetros.

El señor MEDINA. — Lo que hay que hacer desaparecer son las tarifas prohibitivas que mantiene la Compañía de Curanilahue, y que en el hecho significan un verdadero monopolio.

El señor URREJOLA. — No se puede venir a hablar ante el Senado, de monopolio en la explotación de un ferrocarril, porque las leyes se dictan para que sean cumplidas y así el argumento de Su Señoría se convierte en un cargo al Gobierno del país, que tiene la obligación de hacer respetar las leyes y los derechos de todos los ciudadanos que usan el ferrocarril particular. De manera que el señor senador no puede venir a sostener que la Compañía que explota el ferrocarril de Curanilahue a Concepción tiene fijadas tarifas prohibitivas, porque la Compañía tiene la obligación de dar facilidades a todos y de proporcionar equipo rodante para la movilización.

El señor MEDINA. — Pero las tarifas son muy elevadas, señor Senador.

El señor URREJOLA. — No comprendo cómo el señor Senador insiste en que las tarifas son elevadas, cuando lo que se paga es un derecho de peaje.

Para hacer correr sus carros con carbón por la línea de Curanilahue a Concepción, la Compañía debe pagar un derecho de peaje de tantos kilómetros, a tanto la tonelada. De modo que no se puede seguir sosteniendo que las tarifas son elevadas, porque este argumento no sirve más que para sugestionar a la opinión pública.

La distancia de Lebu a Los Sauces y San Rosendo, es de 230 kilómetros; la distancia de Los Alamos, Concepción, San Rosendo, es de 190 kilómetros. De modo que para que el carbón pueda salir a la red central a un flete conveniente, necesita hacerlo por la vía Los Alamos, Concepción, San Rosendo, y no por la vía Lebu, Los Sauces, San Rosendo.

No sé qué ideas se me pueden haber escapado en esta cuestión, pero me parece que he dado datos numéricos con verdadero lujo de detalles, y espero no serán desestimados.

No quiero volver a repetir las observaciones que formulé en el Honorable Senado en la sesión del 26 de Diciembre pasado.

El negocio de la adquisición del ferrocarril de Lebu a Los Sauces no se puede llevar a cabo por la moral, porque desde el primer momento, al comprar ese ferrocarril, la Compañía que lo tiene en su poder, lo compró para venderlo al

Estado, en condiciones que le dejaran la utilidad de algunos millones de pesos.

No se concibe que una Compañía carbonífera, que apenas se mantiene, se arriesgue a construir ferrocarriles, en circunstancias de no tener un centavo de dinero para llevar a feliz término la empresa. En efecto, para poder concluir las dos secciones del ferrocarril, que estaban muy avanzadas a la fecha de la compra, tuvo que solicitar un préstamo al año siguiente. Y, así fué, como el 1.º de Diciembre de 1922 se dictaba una ley por la cual se facultaba a esa Compañía para hipotecar por la suma de 9 millones de pesos el ferrocarril que recientemente acababa de comprar. Con esta ayuda pudo darse término a la construcción de la cuarta sección y también la primera sección que se encontraba inconclusa.

Mientras tanto, se han tramitado hasta seis y más proyectos de ley tendientes a obtener que el Gobierno adquiriese este ferrocarril.

Este es un negocio que no conviene al Fisco desde ningún punto de vista.

Los defensores del proyecto de adquisición dicen que la Compañía sirve mal al público que necesita del ferrocarril. Pues bien, oblíguesela a servir bien, porque a eso se obligó al obtener la concesión.

En el fondo de todo esto no hay otra cosa que un negocio especulativo de grandes proporciones. No concibo una Compañía carbonífera como ésta, comprando un ferrocarril. Comprendo que lo hiciera la Compañía Minera o la Compañía de Arauco para explotar sus minas de Curanilahue. ¡Pero una compañía carbonera que no tenía sino una explotación muy pequeña de carbones pobres, comprando ferrocarriles!...

Voy a recordar algunas fechas: el 2 de Setiembre de 1921 se dictó la ley que acordaba a la Compañía una garantía de 5 por ciento sobre el ferrocarril; el 27 de Agosto ya se atribuían a este ferrocarril proyecciones internacionales, con la idea de llevar el carbón chileno a Buenos Aires, sin fijarse en que el flete del artículo que era de 80 a 90 pesos, duplicaba su precio que entonces era para el carbón inglés en Buenos Aires, de 45 chelines la tonelada.

En ese entonces nadie se preocupó de este negocio; pero yo, contando con la amabilidad de la prensa de Santiago, que me permitió escribir, fué el primero que lancé algunos artículos manifestando todo lo que he podido decir después sobre este negocio.

Y parece que fuera ya tiempo de no insistir más en este asunto. El mismo Gobierno, una vez que se compenetre bien del fondo de este negocio, y el señor Ministro de Fomento, que

ha mandado una nota, impresionado por lo que le dicen personas interesadas o no en esta adquisición, y el de Hacienda, que es una persona ecuaníme y abierta, aunque muy impulsiva, harán de comprender que esta solución señalada en el contra proyecto presentado, no se puede desechar.

El señor OYARZUN (Presidente).— Acaba de llegar a la mesa el contra-proyecto al cual se va a dar lectura:

El señor SECRETARIO.—Los señores Rivera Parga, Núñez Morgado, Ochagavía y Urrejola, han pasado a la mesa el siguiente

#### CONTRA-PROYECTO:

Artículo único. Autorízase al Presidente de la República para invertir hasta la suma de doce millones de pesos en los gastos que demanden los estudios, expropiaciones y construcción de una sección de ferrocarril, que unirá las localidades de Curanilahue y los Alamos, en la provincia de Concepción. Para estos fines el Presidente de la República podrá emitir bonos, con el indicado valor, los que ganarán el 6 por ciento anual y con una amortización, también anual, de  $3\frac{1}{4}$  por ciento.

El señor OYARZUN (Presidente).—En discusión el contra-proyecto, conjuntamente con el proyecto aprobado por la Cámara de Diputados.

El señor RIVERA PARGA.— Con relación a un proyecto presentado a la consideración del Poder Legislativo, pocas veces se han hecho suposiciones más antojadizas, ni se ha empequeñecido tanto el debate como en el presente caso.

Mientras por un lado se ha supuesto que intereses mezquinos pugnaban por hacer despaçar el proyecto, por el otro se ha dicho que intereses de la misma índole se oponían a que fuera aprobado. Y aún se ha llegado a insinuar que tales o cuales personas que impulsan o combaten el proyecto, tienen intereses en ésta o aquella empresa.

Creo, honorable Presidente, que hay que tratar esta cuestión con más altura de miras. Por mi parte, entro a este debate reconociendo el espíritu público, tanto de los sostenedores, como de los impugnadores.

Admiro la tenacidad de los representantes de las provincias de Arauco y Malleco, que han querido hacer triunfar desde hace mucho tiempo la idea de la adquisición por parte del Estado del ferrocarril de Lebu a Los Sauces. Y no puedo menos de enaltecer y aplaudir la constancia y la tenacidad con que han batallado por este ideal regional y, a su juicio, general, sólo comparable con la tenacidad gastada por el honorable señor Urrejola para combatirlo, inspirado, también en un alto interés público.

Entro a este debate, después de haberse expresado todas las opiniones y aducido todos los argumentos en pro y en contra. Me limitaré, pues, a subrayar algunos puntos tratados, y a hacer una síntesis de las ideas manifestadas en el curso del debate.

Desde que se iniciaron las obras del ferrocarril de Lebu a Los Sauces, ha estado en la mente, no sólo de los concesionarios, sino en el concepto de todos los habitantes de esa región, la idea de que estas obras del ferrocarril tendrían que ser complementadas con la construcción del puerto de Lebu.

Si aisladamente se hubiese construído el puerto de Lebu, se habría botado dinero al mar. La inversión de dinero en dichas obras no habría sido compensada con la rentabilidad correspondiente, presentándose como indispensable la construcción del ferrocarril que diera movimiento marítimo a las obras férreas que se hubiesen emprendido.

A la inversa, construído el ferrocarril, se botaba dinero en la tierra, si, para complementar estas obras, no se construía el puerto de Lebu, ya que de nada servía construir un ferrocarril que fuere a entregar su carga en un punto marítimo, que durante las dos terceras partes del año hace imposibles las faenas de cargufo.

De modo, pues, que no se puede mirar aisladamente este problema, que es en conjunto un gran problema nacional. La adquisición por el Estado del ferrocarril de Lebu a Los Sauces trae aparejada la construcción del puerto de Lebu.

Ha dicho con muchísima razón el honorable señor Ochagavía, en su informe de minoría, al referirse a la experiencia recogida con la construcción del puerto de San Antonio, que está a pocas millas del puerto de Valparaíso, que si la construcción de San Antonio está hasta cierto punto justificada por su cercanía a Santiago, centro este último donde están las ingentes riquezas de la República, como también para atender las necesidades de la movilización comercial, no lo está en manera alguna la construcción del puerto de Lebu, ya que éste serviría a una zona en que todo está por crearse, y en que la corriente comercial está encauzada hacia la primera vía marítima de la costa del Pacífico, el puerto de Talcahuano. Parece que deliberadamente se quisiera relegar a segundo término al puerto de Talcahuano, al cual nadie puede negar la necesidad de darle la importancia que merece, dotándolo de toda clase de elementos de movilización para embarcar y desembarcar la mercadería a un costo mínimo.

Y digo que deliberadamente se quisiera hacer esto, porque, cada vez que se habla de construcción de puertos, se recomienda la habilitación de todos los que se encuentran en las inmediaciones de Talcahuano.

Véase cómo el puerto de Constitución, situado a pocas horas de Talcahuano, va a restar a éste una gran actividad. También se habla ya de construir un ferrocarril que vaya a empalmar, cerca de San Carlos, con la línea central y que tenga su punto de término en Constitución; de la construcción del puerto de Lebu, situado a poco más de cien millas de Talcahuano, y de la construcción de Puerto Saavedra, del puerto de Valdivia, y de otros que no distan mucho de Talcahuano.

El señor ECHENIQUE.—No sólo se habla, sino que hay un proyecto que consulta estas obras.

El señor RIVERA PARGA.—Efectivamente; pero digo **se habla**, porque estas obras no han llegado sino en parte a ser una realidad.

Yo quiero puntualizar esta cuestión, porque no deseo que el día de mañana se diga que hemos arrojado dinero al mar construyendo grandes obras portuarias para servir las necesidades del embrionario comercio que tiene nuestro país. En realidad, no veo cómo se podría producir una rentabilidad adecuada al dinero que en tales obras se invirtiera movilizandó la carga de un comercio incipiente que no rendiría mayores entradas.

La construcción de obras portuarias en grande escala es uno de los más grandes errores que pueden cometerse. Ya hemos visto el resultado desastroso para Valparaíso de la construcción del puerto de San Antonio. Se ha dicho en esta Sala que cinco mil millones de Valparaíso han sido amagados por el puerto de San Antonio. Se dice que el daño lo sufrirá el interés particular; pero yo digo: ¿no es acaso el interés particular el que costea los gastos del Estado?

Si destruímos el comercio de Valparaíso; si no resguardamos las legítimas expectativas de rentabilidad de aquellos millones, y no pensamos en que la economía de unos cuantos kilómetros de flete con la menor distancia se traduce en una enorme disminución de la renta pública, por el descenso permanente y paulatino del valor de la propiedad y del interés comercial de Valparaíso; si persistimos en la política de multiplicar los puertos, iremos a la ruina completa.

Pues bien, ¿vamos a repetir esto en el Sur del país? ¿Acaso no es suficiente la experiencia que nos ha dado el puerto de San Antonio? ¿Acaso nos hemos olvidado ya de los acaloradísimos debates que se han suscitado alrededor

de la defensa de los intereses de Valparaíso y San Antonio?

¿Se puede pensar en la conveniencia de construir el puerto de Lebu?

¿No se ve que desde Los Sauces, o más al Sur, y más al Oriente, vendrá la carga para salir por Lebu, y así morirá de anemia el puerto de Talcahuano y la ciudad de Concepción, pueblos ambos de tan apreciable importancia y tan numerosa población que han ido acumulando su riqueza paso a paso a través de los años, llegando a constituir un factor del progreso evidente y una cuantiosa fuente de entradas para la economía nacional?

Se dice que no hay la pretensión de construir el puerto de Lebu, y que solamente se pide un pequeño muelle para el carbón de Lebu y Los Alamos. Pues bien, si es sólo esto lo que se persigue, ¿con qué objeto se pide la inversión de una suma de veinticuatro millones de pesos, y se manifiesta la imprescindible necesidad de unir a Peñeco con Puñén?

La Comisión dice que la construcción va a costar sólo 15 millones de pesos, y mientras tanto, yo sé positivamente que es mucho más, y esto lo digo, porque hace doce años atrás la Compañía que hoy posee el ferrocarril consultaba 12 millones para esas construcciones, y desde esa fecha a esta parte, ha subido enormemente el precio de los materiales y obra de mano en toda clase de construcciones, de tal modo, que es imposible pensar en construir con 15 millones de pesos lo que 12 años atrás no se pudo hacer con 12 millones.

¿Con qué objeto se va a invertir una suma tan poco despreciable para servir una zona, cuyo carguío de carbón es de poca importancia? ¿Será con el objeto de favorecer la zona triguera? Porque en la zona cordillerana no habría cómo justificar esta inversión.

El honorable señor Medina ha manifestado que si este ferrocarril no va tener carga; que si el puerto de Lebu no va tener movimiento, esto no debe alarmar al puerto de Talcahuano; pero tampoco podemos estar desparramando los millones en obras portuarias que no van a producir la rentabilidad necesaria para hacer el servicio del empréstito que se contrate con tal objeto.

Yo creo, señor Presidente, que si no hay suficiente carga para la explotación de este ferrocarril, él significaría una carga demasiado gravosa para el Estado; de modo que no se justificaría la inversión de más de treinta millones de pesos en la construcción de una línea férrea ni la inversión de doscientas mil libras esterlinas en la construcción del puerto de Lebu.

Ahora bien, si en el futuro se viera que el puerto de Lebu tomaba un gran auge, un gran movimiento, debido a las innumerables mercaderías y productos regionales que se movilizaran, esto ocurriría a costa de la vida del puerto de Talcahuano, al cual se cercenaría su zona de atracción.

De aquí es que yo diga que la adquisición de este ferrocarril es por todo concepto inconveniente para los intereses fiscales, por la desproporción que existiría entre la inversión de fondos y la movilización de carga.

Además, se ha dicho que se va a construir un ferrocarril en aquella región, porque es indispensable complementar así la Ley de Fomento a la Industria del Carbón; pero yo digo que esa ley ya ha contemplado la construcción de vías férreas hasta las minas, y ya los honorables Senadores señores Urrejola y Echenique han explicado cuál es la ubicación de los yacimientos carboníferos.

Además, se ha agregado que el flete por ferrocarril, de Lebu a San Rosendo, es más barato por la vía de Concepción que por Los Sauces. Si se quiere, pues, unir la zona carbonífera, si se quiere dar facilidades a todos los yacimientos de carbón para que entren en actividad, nada más justificado que la construcción de esta pequeña sección de Curanilahue a Los Alamos. En realidad, esta sección dará salida libre a toda la producción carbonera de aquella región, sea hasta Lebu o coronel, o por ferrocarril hacia el interior. Y así no habría necesidad de construir la otra sección tan costosa para la producción de 250 mil toneladas de carbón, según datos del honorable señor Urrejola, o 200 mil toneladas, según la Comisión Informante.

Contemplemos en toda su amplitud el problema del carbón como lo ha considerado la Cámara.

Se ha dicho aquí, y yo lo repito, que el problema del carbón se había producido por falta de mercado para este artículo. Es una verdad indiscutida que la capacidad de producción de nuestras minas de Lota, Coronel, Curanilahue y todas las en explotación, no alcanza a ser absorbida por el mercado chileno. En esta situación la ley de fomento carbonero debe ser aplicada con un criterio de cordura. Si el problema radica en la falta de mercado para la colocación de la producción, ¿cómo vamos a poner en explotación y movimiento a nuevos yacimientos carboneros, con lo cual sobrecargaríamos el mercado con una mayor producción?

Es de esperar que la Caja de Fomento Carbonero habrá de guiar la aplicación de la ley en forma de equilibrar la producción con el consumo.

Se ha dicho y repetido que los precios de los minerales en explotación son absurdos, prohibitivos, debido principalmente a que el ferrocarril está en manos de una empresa particular, interesada en la producción de carbón. Pero también se ha repetido en más de una ocasión, que la ley de ferrocarriles, debidamente aplicada, puede obligar a la Compañía a hacer un servicio más eficiente y económico.

Lo cierto es que ha habido cierta timidez para aplicar esa ley draconiana. No diré que ha habido complacencia; pero sí, cierto temor ante los grandes intereses, ante las grandes influencias, ante las grandes personalidades, para aplicar severamente esta ley.

Puedo asegurar que si un Ministro se propone aplicar dicha ley, o si las autoridades hacen cumplir sus disposiciones, se tendrá en ese ferrocarril un servicio aún superior al de los Ferrocarriles del Estado.

Y lo digo con conocimiento de causa, porque, desempeñando hace años la Intendencia de Concepción, quise aplicar, sin obtenerlo, las disposiciones de esa ley a la Compañía, por un accidente ocurrido en esa línea particular.

Si en cada caso de infracción, se aplicara la ley, yo respondería de que tendríamos un servicio eficiente; de manera, pues, que no es necesaria para hacer un buen servicio en esa región, del ferrocarril de Lebu a Los Sauces.

Sería éste el más grave de los errores y confío en que el actual Gobierno que tantas energías ha demostrado, compenetrado del alcance de la ley, sabrá hacerla aplicar.

No ha sido el abuso de la Compañía particular lo que ha hecho subir el precio del carbón. Este exceso en el precio vino con ocasión de la guerra europea, cuando ese combustible escaseaba en Europa y era solicitado por los beligerantes: la mayor demanda fué, en consecuencia, el motivo por el cual subió el precio.

Se recordará que los felices poseedores de minas que estaban en explotación hicieron su Agosto en esa época.

Y respecto al argumento del alza de precios, basta estudiar las propuestas abiertas en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado: las del año pasado no acusan una diferencia sensible entre el carbón de Lota y Coronel y el de Lirquén, o Penco. Este último es de 6,500 calorías, es decir, carbón bastante inferior al producido por las de Lota y Coronel. La diferencia de 5 a 6 pesos por tonelada, que tuvieron, es la que corresponde a la calidad del carbón.

¿Para dónde se va a llevar el carbón? Se dice que a alimentar el consumo de los Ferrocarriles del Estado, en la zona de Concepción, olvidándose que se ha dicho aquí que debemos esperar el funcionamiento de las instalaciones hidro-eléctricas, de Huñlo-Huñlo, que producirán la fuerza suficiente para la electrificación de aquella sección.

Se ha olvidado, también, la necesidad que existe de hacer producir nuevamente las minas de Máfil, que, como me apunta mi honorable colega señor Medina, están cerradas en la actualidad.

Con referencia al valor estratégico del ferrocarril, deseo recordar a mis honorables colegas el alcance que tienen hoy día los cañones de los acorazados modernos, como también que en Chile difícilmente existe un ferrocarril que esté fuera del alcance de dichos cañones de combate, de modo que será ilusorio todo plan que se trace hoy día para amparar a un ferrocarril.

Deseo llamar la atención hacia la falta de coordinación con que se procede en todos los órdenes de las actividades.

En efecto, se ha llamado a un ingeniero para que informe acerca de la conveniencia de adquirir este ferrocarril; se ha llamado al técnico del carbón para que informe sobre el mismo asunto, y se ha llamado al Intendente de Arauco, al más genuino de los hijos de Arauco, para que informe también sobre esta adquisición.

Es posible que si aisladamente se consulta a estos tres técnicos pueden ellos decir que es recomendable la adquisición de este ferrocarril; pero yo les pediría que mirasen la cuestión teniendo en vista el interés nacional, no el interés regional.

No es posible que desparramemos el dinero fiscal a lo largo de la costa.

Ahora, para terminar, y a fin de que el honorable señor Medina pueda hacer una indicación que piensa formular Su Señoría, debo decir que tienen muchísima razón los habitantes de Lebu y Cañete en manifestar que se encuentran aisladas, tienen muchísima razón en querer asociarse a la vida nacional con este ferrocarril, porque los ferrocarriles son las arterias por donde corre la sangre que da vida a las ciudades y campos.

El gobierno ha querido condensar toda aquella región en una sola provincia: la de

Concepción. En vista de esta nueva situación, no es posible que Lebu y Cañete permanezcan aislados de la capital de la provincia, o exigirles que para llegar a Concepción sus habitantes se vean obligados a dar una enorme vuelta por Los Sauces.

Por estas razones, encuentro justo y ne-

césario el contra-proyecto para construir el ferrocarril ente Los Alamos y Curanilahue.

El señor OYARZUN (Presidente). — Habiendo llegado la hora, se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión.

**Antonio Orrego Barros,**  
Jefe de la Redacción.