

Sesión 56.a extraordinaria en 6 de Enero de 1927

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES OYARZUN Y SANCHEZ GARCIA DE LA HUERTA

SUMARIO

- 1.—Se da preferencia al proyecto sobre fusión de las Cajas de Ahorros.
- 2.—Se reintegran diversas Comisiones.
- 3.—Se consideran las supresiones de Empleos Públicos en el Ministerio de Hacienda.
- 4.—Se trata del proyecto sobre ferrocarril de Lebu a Los Sauces.

ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Barros J., Guillermo	Oyarzún, Enrique
Cabero, Alberto	Piwonka, Alfredo
Carriola, Luis A.	Salas Romo, Luis
Concha, Aquiles	Sánchez G. de la H., R.
Concha, Luis E.	Schürmann, Carlos
Echenique, Joaquín	Smitmans, Augusto
González C. Exequiel	Trucco, Manuel
Gutiérrez, Artemio	Urrejola, Gonzalo
Jaramillo, Armando	Urzúa, Oscar
Lyon Peña, Arturo	Valencia, Absalón
Medina, Remigio	Viel, Oscar
Núñez, Aurelio	Yrarrázaval, Joaquín
Ochagavía, Silvestre	

ACTA APROBADA

SESION 54.a EXTRAORDINARIA EN 4 DE ENERO DE 1927

Asistieron los señores Oyarzún, Barahona, Barros Errázuriz, Barros Jara, Bórquez, Cabero, Carriola, Concha don Aquiles, Concha don Luis E., Cruzat, Echenique, Gatica, González, Gutiérrez, Hidalgo, Jaramillo, Marambio, Maza, Medina, Núñez Morgado, Ochagavía, Opazo, Piwonka, Rivera, Salas Romo, Sánchez, Schürmann, Silva don Nicanor, Trucco,

Urrejola, Urzúa, Valencia, Vial, Vidal, Viel, Yrarrázaval y Zañartu y el señor Ministro de Agricultura, Industria y Colonización.

El señor Presidente da por aprobada el acta de la sesión 52.a, en 30 de Diciembre último, que no ha sido observada.

El acta de la sesión anterior (53.a) en 3 del actual, queda en Secretaría a disposición de los señores Senadores hasta la sesión próxima, para su aprobación.

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

Oficios

Uno de la Honorable Cámara de Diputados, con el cual comunica que ha aprobado un proyecto de ley sobre sustitución del inciso 2.o del artículo 12 de la ley N.o 4075, llamada de Emergencia, referente a los empleados que queden cesantes.

Pasó a la Comisión de Gobierno.

Uno del señor Ministro del Interior, con el cual transcribe un oficio del señor Ministro de Hacienda en que ofrece los servicios de la Oficina Proveedora de Útiles de Escritorio para la provisión del Senado, en cuyo caso se consultarían en el presupuesto de Hacienda, los fondos correspondientes.

Pasó a la Comisión de Policía Interior

Solicitud

Una de don Luis Sierra Vera en que pide bono de años de servicio.

Pasó a la Comisión de Educación Pública.

En el tiempo destinado a los asuntos de fácil despacho, se toma en consideración, en discusión general, el proyecto de ley formulado por la Comisión de Hacienda, en su informe acerca del Mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República, sobre pago de la asignación de rancho al Cuerpo de Gendarmería de Prisiones.

Usan de la palabra los señores Echenique, Barros don Guillermo, Maza, Barros don Alfredo, Sánchez y Salas Romo.

Cerrado el debate, se da tácitamente por aprobado en general.

Con el asentimiento de la Sala se pasa a la discusión particular.

ARTICULO 1.º

El señor Salas Romo observa que la única cuestión que hay que resolver en este proyecto es si la asignación de rancho de que se trata, se fija en un 20 o/o o en un 30 o/o como lo propone la Comisión.

Por 16 votos contra 7 y una abstención se acuerda que sea de un 30 o/o sobre el sueldo fijo.

Se dan en seguida sucesiva y tácitamente por aprobados el artículo en debate y los artículos 2.º y 3.º del proyecto.

El proyecto aprobado es como sigue:

PROYECTO DE LEY:

"Artículo 1.º Exceptúase al personal del Cuerpo de Gendarmería de Prisiones de la disposición contenida en el artículo 9.º de la ley N.º 4075, de 29 de Julio del presente año, a partir de la vigencia de dicha ley.

Art. 2.º La asignación de rancho a que, en conformidad al artículo 4.º del decreto-ley N.º 301, de 9 de Marzo de 1925, tiene derecho el personal del Cuerpo de Gendarmería de Prisiones, por el año 1926, será de un 30 o/o sobre el sueldo fijo.

Art. 3.º Autorízase al Presidente de la República para invertir hasta la suma de \$ 566,535 en el pago de la asignación fijada en el artículo 2.º, correspondiente al año 1926".

En los incidentes, el honorable Senador señor Urrejola ruega a la Sala tenga a bien acordar dirigir oficio al señor Ministro de Ha-

cienda, pidiéndole se sirva concurrir a una sesión del Senado a expresar la opinión del Gobierno ante el proyecto relativo a la adquisición por el Estado del Ferrocarril de Lebu a Los Sauces.

El señor Zañartu don Enrique sigue dando desarrollo a sus observaciones sobre la doctrina comunista, contestando a las del honorable Senador, señor Hidalgo.

Próximo a llegar el término de la primera hora, el señor Senador suspende su discurso, y con el asentimiento de la Sala se acuerda considerarlo inscrito en primer lugar en los incidentes de la sesión próxima.

El señor Rivera formula indicación para que se acuerde celebrar sesiones especiales los días Lunes, Martes y Miércoles de la semana próxima, de 7 a 8 P. M., destinadas a la discusión del proyecto de legislación sobre el petróleo.

El señor Ministro de Industria apoya esta indicación.

El señor Barros don Guillermo, hace presente que a muchos de los señores Senadores les va a ser imposible concurrir a estas sesiones por el recargo enorme de trabajo que ya les impone el funcionamiento de las Comisiones.

El señor Urrejola modifica la indicación del señor Rivera, proponiendo que el proyecto relativo al petróleo se agregue a la tabla de las sesiones ordinarias, dándole el primer lugar.

El señor Salas Romo propone que el referido proyecto se agregue a la tabla de las sesiones especiales de los días Jueves y Viernes.

Usan en seguida de la palabra los señores Medina, Urrejola y Ministro de Industria.

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 Urrejola.

La indicación del señor Salas Romo se da tácitamente por aprobada y por eliminadas las otras.

Llegado el término de la primera hora, se suspende la sesión.

A segunda hora, en el orden del día, continúa la discusión del proyecto de ley sobre modificación al decreto-ley de la Vivienda, que quedó pendiente en la sesión 51.a, en 29 de Diciembre último.

El señor Vicepresidente hace presente que corresponde proseguir el debate acerca de la proposición relativa a determinar si se eximen o no de las disposiciones de esta ley las habitaciones de las ciudades de menos de diez mil habitantes.

Usan de la palabra los señores Valencia, Salas Romo, Rivera y Urrejola.

Cerrado el debate, se procede a votar dicha proposición, y por 15 votos contra 5 se acuerda no eximir de las disposiciones de la ley las habitaciones a que se refiere.

Artículo 2.o

El señor Vicepresidente observa que el inciso primero habrá que redactarlo de acuerdo con las ideas ya aprobadas, respecto al artículo anterior, en la sesión 51 en 19 de Diciembre último.

Por lo que respecta al inciso 2.o, se le ha manifestado que en el Consejo Superior de Bienestar Social existe una sección análoga, y sería por consiguiente del caso dar por eliminado este inciso.

Tácitamente así se acuerda.

Artículo 3.o

Usan de la palabra los señores Salas R., Urrejola, Valencia, Rivera, Cariola y el señor Vicepresidente.

El señor Salas cree que el punto que debe resolverse en este artículo es el que se refiere a establecer cuál es la autoridad ante la cual se apele de las resoluciones dictadas por el Consejo Superior de Bienestar Social respecto a las habitaciones, y formula indicación para que se establezca que sea la Corte de Apelaciones.

Formula también indicación para sustituir en el inciso 2.o las palabras: "...de las partes", por: "...el interesado".

El mismo señor Senador formula indicación para que se supriman los incisos 4.o y 5.o de este artículo.

El señor Rivera formula indicación para que sea el Tribunal de la Vivienda la autoridad ante la cual se apele.

El señor Cariola formula indicación para que se diga: "...reclamar" en vez de: "...apelar".

El señor Vicepresidente formula indicación para que en el inciso 3.o se suprima la frase: "...previa inspección ocular del edificio afectado..." etc., hasta el final del inciso.

Cerrado el debate, se acuerda:

a) Por 14 votos contra 1, que la autoridad ante la cual se reclame sea la Corte de Apelaciones.

b) Que ésta fallará sin ulterior recurso.

c) Sustituir las palabras: "...de las partes", por las siguientes: "...el propietario o quien sus derechos represente".

d) Que el Consejo Superior de Bienestar Social, antes de hacer cumplir una resolución que ordene demoler un edificio o el desalojamiento de una propiedad, deba ponerla en conocimiento del arrendatario a fin de que éste cuente con un plazo prudencial para abandonar la propiedad de que se trata.

e) Que la Corte de Apelaciones pueda dictar sus resoluciones sin esperar la comparecencia del interesado.

Este acuerdo se toma con el voto en contra del señor Cabero.

f) Que la notificación a los arrendatarios se hará administrativamente, por los funcionarios de la autoridad sanitaria.

Los incisos 4.o y 5.o se dan tácitamente por eliminados.

Por haber llegado la hora, se levanta la sesión.

CUENTA

Se dió cuenta:

1.o Del siguiente oficio del Ministerio del Interior:

Santiago, 4 de Enero de 1927.—En respuesta al oficio de Vuestra Excelencia número 527, de 30 de Diciembre próximo pasado, ten-

go el agrado de remitir a Vuestra Excelencia copia del informe de la Comisión Reorganizadora de la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas, solicitado a petición del honorable Senador don Aquiles Concha.

Dios guarde a Vuestra Excelencia.—M. Rivas V.

2.º Del siguiente oficio de la Honorable Cámara de Diputados:

Santiago, 5 de Enero de 1927.— Con motivo del mensaje, informe y demás antecedentes, que tengo la honra de pasar a manos de Vuestra Excelencia, la Cámara de Diputados ha dado su aprobación al siguiente

Proyecto de ley:

"Artículo único. Los empleados dependientes del Ministerio de Agricultura e Industria, cuyos expedientes de jubilación por enfermedad se hubieren tramitado con anterioridad a la ley N.º 4075, de 29 de Julio de 1926, podrán jubilarse de acuerdo con las prescripciones legales vigentes, debiendo ser reducidas sus pensiones en conformidad a las disposiciones de la mencionada ley."

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

3.º De una presentación del Congreso Regional de Agrónomos y Agricultores, reunido en Valdivia los días 16, 17 y 18 de Diciembre próximo pasado, con que remite las conclusiones del referido Congreso, como asimismo los proyectos que estima convenientes para la región Sur del país.

1.—FUSION DE LAS CAJAS NACIONAL DE AHORROS Y DE AHORROS DE SANTIAGO

El señor OYARZUN (Presidente).— Antes de entrar al objeto de esta sesión especial, me permito solicitar el asentimiento unánime del Honorable Senado para ocuparnos de algunos asuntos que no son de gran importancia.

Si no hay inconveniente, quedará así acordado.

Acordado.

En primer lugar, queda anunciado para la tabla de fácil despacho de la sesión del Lunes próximo el proyecto de la Honorable Cámara de Diputados relativo a la fusión de las Cajas de Ahorros de Santiago y Nacional de Ahorros, proyecto que está en su tercer trámite consti-

tucional y para cuya discusión en el Senado la otra Cámara ha designado un ponente.

El señor VIEL.—¿No sería mejor darle a este asunto un lugar preferente en la tabla ordinaria? A mi juicio, se trata de un proyecto de gran importancia, de modo que creo que sería difícil poder despacharlo si se le coloca en la tabla de primera hora.

El señor CARIOLA.—Yo soy del mismo parecer que el honorable Senador.

El señor MEDINA.—Pero, ¿por qué no colocarlo en la tabla de fácil despacho, cuando, como se ha dicho, se trata de un proyecto que está en su tercer trámite constitucional, de manera que se trata sólo de votar en sentido afirmativo o negativo las modificaciones de la otra Cámara?

El señor VIEL.—Si es así, no tengo inconveniente para que se proceda en la forma que indica el señor Presidente.

El señor OYARZUN (Presidente).—Queda anunciado el proyecto a que me he referido para la tabla de fácil despacho de la sesión del Lunes próximo

2.—INTEGRACION DE COMISIONES

El señor OYARZUN (Presidente).—Propondría también que procediéramos a designar los reemplazantes de algunos señores Senadores que han renunciado los cargos de miembros de diversas Comisiones.

El honorable señor Urzúa ha insistido en la renuncia que ha presentado del cargo de miembro de la Comisión que estudia el Estatuto Administrativo.

Como reemplazante de Su Señoría propongo al honorable señor Valencia.

El señor VALENCIA. — No puedo aceptar esta designación, señor Presidente, porque formo parte ya de cuatro Comisiones.

El señor OYARZUN (Presidente).—Podría mos designar entonces al honorable señor Opazo.

El señor SANCHEZ G. de la H.—El honorable señor Opazo no desea formar parte de esta Comisión; pero me parece que el honorable señor Barros Jara no tendría inconveniente para aceptar el cargo.

El señor BARRROS JARA.— Si el señor Presidente no encuentra otro honorable Senador a quien designar, no tengo inconveniente para aceptarlo.

El señor OYARZUN (Presidente).—Queda, entonces, designado Su Señoría como reemplazante del honorable señor Urzúa.

El honorable señor Echenique ha insistido también en renunciar el cargo de miembro de la misma Comisión.

Como reemplazante, propongo al honorable señor Yrarrázaval.

Queda designado Su Señoría.

El honorable señor Sánchez G. de la H. había presentado su renuncia del cargo de miembro de la Comisión de Gobierno, por razones de salud. Como felizmente parece que Su Señoría no tiene ahora ese inconveniente, podría continuar en la misma Comisión.

El señor SANCHEZ G. de la H.—Espero poder continuar desempeñando ese cargo.

El señor OYARZUN (Presidente).—Queda así entendido.

3.—SUPRESION DE EMPLEOS PUBLICOS

El señor OYARZUN (Presidente).—En esta sesión especial, corresponde discutir en primer lugar el proyecto sobre reducción de empleos, en la parte relativa al Ministerio del Interior.

En cuanto el señor Ministro del ramo concurra a la Sala, nos ocuparemos de este asunto.

El señor BARROS JARA. — Pero, ¿hasta cuándo vamos a esperar que venga el señor Ministro?

El señor SECRETARIO.—Se le ha avisado, señor Senador.

El señor CARIOLA.—Yo puedo dar una explicación sobre este punto, señor Presidente.

El señor Ministro del Interior no ha podido concurrir al Senado a fin de encontrarse presente en la discusión de este asunto, porque ha estado haciendo un estudio especial acerca del servicio de Policías y otro sobre el servicio de Carabineros. Ha terminado el primero, y tiene muy avanzado ya el segundo, de modo que de un momento a otro estará en situación de concurrir al Senado.

El señor OYARZUN (Presidente).—Entonces, correspondería ocuparnos del proyecto sobre adquisición del ferrocarril de Lebu a Los Sauces.

El señor URREJOLA.—Permítame el señor Presidente: quedó pendiente en sesión anterior el proyecto de supresión de empleos en la parte relativa al Ministerio de Hacienda, pues el honorable señor Medina, apoyado por el honorable señor Schürmann, pidió segunda discusión para diversas supresiones.

El señor BARROS JARA.—Efectivamente, hay varias indicaciones que quedaron para segunda discusión.

El señor OYARZUN (Presidente).—Tienen razón Sus Señorías.

El señor SECRETARIO.—En sesión anterior quedó para segunda discusión la indicación formulada por el honorable señor Urrejola, para

suprimir el empleo de abogado de la Sección Alcoholes.

El señor OYARZUN (Presidente). — Pongo en discusión la indicación formulada por el honorable señor Urrejola.

El señor URREJOLA. — Deseo únicamente ilustrar al Senado sobre las razones que me han movido a hacer esta indicación.

Entre los gastos variables del presupuesto de Hacienda se consulta el sueldo del jefe de los abogados que en las provincias vigilan el cumplimiento de la ley de alcoholes. Estos abogados no son empleados fiscales, no ganan sueldo del Estado, sino que se les remunera con un tanto por ciento sobre el monto de los juicios que ganan para el Fisco, tal como los cobradores de los contribuyentes que caen en mora en el pago del impuesto a la renta, que ganan el dos por ciento de lo que recaudan.

Estos abogados perciben como única remuneración el 20 por ciento del monto de los juicios que defienden, y su número ha venido aumentando hasta llegar a cinco en algunas ciudades que son asiento de Corte.

A mí me parece que este abogado jefe está de más, porque la Dirección de Impuestos Internos tiene un asesor letrado que reside en Santiago, y es natural que sea este funcionario quien lleve el control y supervigilancia de los juicios relacionados con el cumplimiento de las leyes sobre impuestos.

Fué ese el motivo que tuve para proponer la supresión de este puesto, que no creo sea absolutamente indispensable. No sé quién sirva este cargo, y sentiría mucho que fuese una persona competente y meritoria; pero me parece que sobre toda consideración de carácter personal está el interés fiscal y la necesidad de hacer las mayores economías posibles a fin de normalizar la situación de las finanzas públicas.

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

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votación la indicación del honorable señor Urrejola.

—Votada esta indicación, resultó aprobada por diecisiete votos contra dos.

—(Al votar).

El señor CABERO. — Antes de emitir mi voto, desearía oír la opinión de algún miembro de la Comisión sobre esta supresión.

El señor CARIOLA. — Este puesto ha sido suprimido por la Comisión que estudia el Estatuto Administrativo. No lo fué la Comisión de

Gobierno al estudiar el proyecto sobre supresión de empleos porque el señor Director General de Impuestos Internos, a quien se consultó, dijo que este funcionario desempeñaba ahora algunas otras funciones además de las que indica la glosa del presupuesto, y que creía necesario mantener el puesto.

Por mi parte, votaré favorablemente la indicación formulada por el honorable señor Urrejola, teniendo en vista que en la Dirección de Impuestos Internos hay un ascensor letrado, que es abogado, un secretario, que también lo es, dos abogados para la atención de los juicios en Santiago y dos para las provincias, de manera que aún suprimiendo este cargo, quedará siempre un cuerpo de abogados suficiente para la defensa de los juicios.

La Comisión que estudia el Estatuto Administrativo ha creído que imponiendo algún mayor trabajo a los demás abogados del servicio puede suprimirse este empleo.

El señor SALAS ROMO. — Voto que sí, porque se trata únicamente de suprimir la imputación del gasto en el presupuesto, se mantiene el empleo, sin perjuicio de que el abogado que lo sirve, pueda continuar desempeñando sus funciones y recibiendo la renta que le corresponde como los demás abogados del mismo servicio.

El señor MEDINA. — El Senado debe pronunciarse todavía sobre la petición que se formula en el oficio del señor Ministro de Hacienda de que se dió cuenta en sesión pasada, en el que manifiesta que por error se suprimió el puesto de jefe de los Resguardos de Fronteras, que a su juicio es absolutamente indispensable.

Habría necesidad entonces de reabrir el debate sobre el artículo respectivo del proyecto.

El señor OYARZUN (Presidente). — Solicito el asentimiento del Senado para reabrir el debate sobre la parte del proyecto relativa al Ministerio de Hacienda a fin de tomar en consideración la petición formulada por el señor Ministro de Hacienda en el oficio a que se ha hecho referencia.

Queda así acordado.

El señor SECRETARIO. — El oficio a que se refiere el señor Senador, dice así:

"Santiago, 5 de Enero de 1927. — El Superintendente de Aduanas, por oficio número 1, de 2 del mes en curso, dice a este Departamento lo siguiente:

"Me he impuesto por la prensa de que el Honorable Senado, en su sesión del 30 de Diciembre próximo pasado, aprobó entre otras

supresiones de empleos de Hacienda, la de dos inspectores del resguardo de fronteras y la del jefe general de este servicio.

Veo que en esto hay un error manifiesto debido tal vez a mala información. Los empleos que esta Superintendencia ha indicado que pueden suprimirse, son los tres inspectores del resguardo de fronteras y no el jefe de este servicio, que es absolutamente indispensable. Dos de estos inspectores han sido ya suprimidos por la ley de presupuestos, pero como fueron creados por ley orgánica de efectos permanentes, hay necesidad de suprimirlos por otra ley semejante, por eso figuran en el mensaje del Ejecutivo. El otro inspector figura todavía en la ley de presupuestos y como he dicho, puede suprimirse, y es éste el que ha debido agregarse y no el jefe. De consiguiente, procedería rectificar el acuerdo del Honorable Senado en el sentido de que las supresiones en los resguardos de fronteras se refieren a los tres inspectores, con \$ 19,200 cada uno, y no al jefe de este servicio, que tiene \$ 19,992.

Como se ve, la diferencia de la economía es sólo de \$ 792 al año.

Como he dicho, el jefe de este servicio es absolutamente indispensable; debe dirigir y visitar treinta y ocho resguardos, ubicados en las cordilleras, a lo largo de toda nuestra frontera, donde se recaudan derechos por varios millones de pesos sin más control que el que pueda efectuar este jefe personalmente. Hacen tanto más indispensable y conveniente el mantenimiento de este jefe, las nuevas disposiciones dictadas por ese Ministerio por decreto número 2384, de 10 de Diciembre, que ordena llevar en la jefatura y bajo la responsabilidad personal del jefe, la contabilidad general del servicio, debiendo rendir sus cuentas a las Direcciones del Tesoro y Contabilidad y al Tribunal de Cuentas en la misma forma que lo hacen las tesorerías fiscales, reglamentación ésta que, muy a tiempo, vendrá a evitar irregularidades perjudiciales al servicio y al interés fiscal.

En cuanto a la persona de este jefe, cumplo en dejar constancia que lo es don Lisandro A. Díaz C., antiguo y meritorio funcionario del ramo con veintiocho años de servicios, de reconocida honorabilidad y competencia y ex-administrador de varias aduanas, de donde hubo de traerlo últimamente ascendido a la administración de los resguardos con la misión de reorganizarlos, porque su organización dejaba mucho que desear y se observaban irregularidades graves en todo sentido.

El señor Díaz, en cumplimiento de esta

misión, ha trabajado activa e intensamente y en los pocos meses transcurridos, esta Superintendencia ha podido observar ya los beneficios que va obteniendo el servicio por la labor acertada y digna de los mejores encomios que ha venido desarrollando este funcionario.

Por lo tanto, el infrascrito no ha podido ni siquiera insinuar la supresión del empleo de jefe de los resguardos de fronteras, como tampoco ha autorizado a nadie para que lo haga. El mensaje del Ejecutivo tampoco lo propone, lo que explica ésto sólo como un error.

En consecuencia, ruego al señor Ministro que, si lo tiene a bien, se digne recabar del Honorable Senado, la rectificación aclaratoria a que se refiere este oficio."

Al transcribir a V. E. el oficio preinserto, debo hacer presente a V. E. que este Departamento lamenta también el error de que da cuenta el Superintendente de Aduanas y que ha originado la supresión del jefe de los resguardos de fronteras, tanto más cuanto que el actual jefe de este servicio, señor Díaz, desde que asumió las funciones de su empleo, ha efectuado una verdadera reorganización de esa repartición en términos muy satisfactorios para el interés fiscal. A su iniciativa se debe una reglamentación que acaba de dictar este Ministerio y que pondrá término a un derroche de doscientos mil pesos anuales que se ha venido produciendo desde hace cuatro años, sin que sus antecesores hubieren adoptado las medidas necesarias para evitarlo.

En consecuencia, ruego al Honorable Senado que, si lo tiene a bien, se sirva rectificar el error indicado en la forma que lo aclara el Superintendente de Aduanas. — Dios guarde a V. E. — Alberto Edwards."

El señor OYARZUN (Presidente).—En discusión la indicación que se formula en el oficio del señor Ministro de Hacienda, que se acaba de leer.

El señor PIWONKA.—Deseo esclarecer la situación en lo que se relaciona con la Comisión de Gobierno.

La verdad es que todas las supresiones hechas en el servicio de aduanas, fueron propuestas en el seno de la Comisión por el señor Barros, uno de los jefes del servicio que fué enviado a Santiago por el señor Superintendente de Aduanas, para informar verbalmente a la Comisión sobre las economías que podrían hacerse en este ramo. El señor Barros propuso la supresión del puesto de jefe de los Resguardos de Fronteras, por considerarlo absolutamente inútil, según sus textuales palabras.

De manera que probablemente ha habido un mal entendido entre el señor Superintendente de Aduanas y el señor Barros; pero ningún cargo puede hacérsele a la Comisión de Gobierno, que sólo se limitó a aceptar las supresiones propuestas por el jefe enviado a Santiago por la Superintendencia de Aduanas.

El señor CONCHA (don Luis Enrique).—Pero en el oficio que se acaba de leer se culpa a la Comisión del error en que se ha incurrido.

El señor VIEL.—Yo he tenido ocasión de concurrir muchas veces a las sesiones de la Comisión de Gobierno, y tuve oportunidad de aplaudir un acuerdo que tomó en una de ellas, relativo a que cuando se tratara de suprimir empleos, se reservaran sistemáticamente los nombres de las personas que los servían.

En el oficio que se acaba de leer, el señor Superintendente de Aduanas hace desmedidos elogios respecto de la persona que sirve un empleo que ha sido suprimido por el Senado. En seguida, el indicado funcionario censura la actuación de los antecesores de ese empleado, diciendo que por su negligencia permitieron que el Fisco dejara de percibir o gastara innecesariamente más de doscientos mil pesos al año.

Considero que es profundamente inconveniente elogiar ante la Cámara a un empleado cuyo puesto ha sido suprimido por la misma Cámara, y creo que así como el Superintendente de Aduanas ha hecho estas apreciaciones en favor del empleado que sirve el puesto de que se trata, ha debido dar a conocer las medidas que debe suponerse habrá tomado en contra de los que desempeñaron ese mismo empleo con anterioridad, con tan escaso celo para el interés fiscal.

Por otra parte, puesto que hay inspectores de aduanas, estimo que es innecesario mantener el puesto de jefe de Resguardos de Fronteras, y en consecuencia, votaré porque se suprima este cargo.

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

Cerrado el debate.

Se va a votar si se mantiene o no la supresión del puesto de jefe de Resguardos de Fronteras, acordada ya por el Senado.

—Votada la indicación, se obtuvieron 10 votos por la negativa y 8 por la afirmativa, habiéndose abstenido de votar dos señores Senadores.

—Durante la votación:

El señor NUÑEZ MORGADO.—Voto que no, por la sencilla razón de que el servicio de Resguardos de Fronteras necesita, en mi opinión, como todo servicio, de un jefe que lo dirija.

El señor CABERO.—No, porque el señor Superintendente de Aduanas ha manifestado que ese empleo es necesario, y porque, atendidos los años de servicios que tiene la persona que lo desempeña actualmente, no producirá ninguna economía su supresión.

El señor OYARZUN (Presidente).—Como no ha habido votación, se va a repetir.

Ruego a los honorables Senadores que se han abstenido de votar, que se sirvan emitir su voto.

—Recogida la votación, se obtuvieron 10 votos por la negativa y 9 por la afirmativa, habiéndose abstenido de votar un señor Senador.

—Durante la votación:

El señor SALAS ROMO.—Entiendo que la indicación se refiere a un puesto que fué suprimido por error, según lo que dice la nota del señor Ministro de Hacienda, que se ha leído.

El señor OYARZUN (Presidente).—Sí, señor Senador.

El señor SALAS ROMO.—Entonces voto que no.

El señor CONCHA (don Luis Enrique).—No ha habido tal equivocación, señor Senador, según lo que ha manifestado el honorable señor Piwonka, que es miembro de la Comisión informante.

El señor PIWONKA.—Permítame el señor Presidente, decir una palabra más. He empezado por declarar que en cuanto se refiere a este servicio, la Comisión de Gobierno ajustó sus resoluciones a lo que propuso el personero enviado a Santiago por la Superintendencia de Aduanas. El funcionario en cuestión propuso la supresión de este empleo por considerarlo inútil, y la Comisión así lo acordó.

Ahora, la Superintendencia de Aduanas desautoriza a este personero por haber indicado equivocadamente esta supresión.

A mí me parece que lo lógico es subsanar el error cometido por la Comisión involuntariamente.

El señor CONCHA (don Luis Enrique).—Se ve que ha cambiado el criterio de los jefes del servicio.

El señor OYARZUN (Presidente).—En la sesión próxima se someterá nuevamente a votación este punto.

FERROCARRIL DE LEBU A LOS SAUCES

El señor OYARZUN (Presidente).—Corresponde ocuparse del proyecto sobre el ferrocarril de Lebu a Los Sauces.

El señor Secretario procederá a dar lectura al informe de mayoría y al de minoría.

El señor MEDINA.—Debo observar, señor

Presidente, que estos informes fueron leídos en la última sesión en que se trató esta materia.

Yo creo que no vale la pena volver a leerlos nuevamente.

Además, en las últimas sesiones en que se ocupó el Senado de este proyecto habló bastante el honorable Senador señor Urrejola. También hizo uso de la palabra el honorable Senador señor Echenique y manifestó que, estando el Senado en las últimas sesiones de Setiembre, no era oportuno entonces estudiar este negocio y que se hacía un deber en declarar que procuraría dar toda clase de facilidades para que este negocio fuera tratado y resuelto en otra ocasión.

El señor ECHENIQUE.—Permítame el señor Senador. Yo me he manifestado francamente contrario a este proyecto y lo único que he expresado es que por mi parte no obstruiré, como no he obstruido nunca. Creo que el Senado debe rechazarlo de una vez por todas, por las razones que he tenido oportunidad de dar y en las que insistiré, si es necesario.

El señor BARROS JARA.—Yo no conozco este proyecto y desde el momento en que debemos pronunciarnos sobre él, lo mejor sería que se le diera lectura nuevamente, como también a los informes recaídos sobre él.

El señor OYARZUN (Presidente).—En realidad, estos informes fueron leídos en la Sala hace algún tiempo; pero como algunos señores Senadores desean que vuelvan a leerse para tener presentes en el momento en que se inicia este debate, las distintas opiniones emitidas, se procederá a darles lectura nuevamente.

El señor SECRETARIO.—El informe de mayoría dice así:

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Obras Públicas y Vías de Comunicación ha tomado en consideración la moción de los honorables Senadores señores don Artemio Gutiérrez, don Carlos Werner, don Manuel Trucco, don Augusto Smitmans y don Remigio Medina, en que proponen un proyecto de ley que autoriza al Presidente de la República para expropiar las obras del ferrocarril de Lebu a Los Sauces, dentro de las condiciones que el mismo proyecto establece.

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

El señor ECHENIQUE.—Deseo, señor Presidente, formular algunas observaciones para

manifestar que no es oportuno entrar a discutir este proyecto en los momentos actuales...

El señor OYARZUN (Presidente).—Permítame el señor Senador. Su Señoría podrá formular las observaciones que desee en el momento de entrar a la discusión. Por el momento, debe continuarse la lectura de los informes.

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

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

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

El señor BARROS JARA.—¿Qué Ministro fué ése?

El señor URREJOLA.—Fué el señor Silva Somarriva quien tuvo esa gran debilidad, con lo que ha venido a empañar su brillante vida pública.

El señor URZUA JARAMILLO. — La cuestión se reduce a una simple diferencia de apreciaciones y eso no autoriza en ningún caso a Su Señoría para decir que el señor Silva Somarriva ha empañado su brillante vida pública.

El señor OYARZUN (Presidente).—Ruego a los señores Senadores que permitan dar término a la lectura del informe.

El señor SANCHEZ G. de la H.—Pero póngase en nuestro caso el señor Presidente. El señor Urrejola ha emitido un concepto que afecta a la dignidad y reputación del señor Silva Somarriva.

El señor OYARZUN (Presidente).—Tengo el mayor interés en velar por la reputación de los funcionarios a quienes se alude en esta Sa-

la; pero no creo que sea oportuno el momento para tratar esta cuestión. Se está dando lectura a los informes y, mientras tanto, ha quedado formulada la protesta de Sus Señorías.

El señor URREJOLA.—Necesito dar una explicación, señor Presidente.

Mi ánimo no ha sido, por cierto, ofender a las personas que defienden este negocio. Me refería a que el señor Silva Somarriva ha sido un ardiente fiscalizador y defensor de los fondos públicos y que, precisamente por esa circunstancia, llama la atención que con su prestigio y su voz muy autorizada haya podido dar margen para sostener la conveniencia de comprometer al Estado en una suma tan cuantiosa. Por lo demás, me complazco en reconocer los valiosos servicios prestados al país por el señor Silva Somarriva y la absoluta integridad de que ha dado prueba en todos sus actos públicos.

El señor SALAS ROMO.—La Mesa ha cometido un error en la aplicación del Reglamento respecto de la votación que dejó pendiente, error que creo el señor Presidente tendrá el deseo de rectificar.

El señor OYARZUN (Presidente).—Por el momento, se va a seguir dando lectura al informe.

El señor SALAS ROMO. — Se trata de un error cometido por la Mesa.

El señor OYARZUN (Presidente). — Si existe el error, la Mesa lo rectificará oportunamente.

El señor SALAS ROMO. — Es que la oportunidad se va pasando.

El señor OYARZUN (Presidente). — La Mesa es la llamada a poner orden en el debate y considerará la cuestión cuando lo estime conveniente. El señor Secretario va a continuar leyendo los informes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.º Que en caso de no darse cumplimiento a las condiciones establecidas en los números 3.º y 4.º, caducarían los efectos de la ley, quedando en pleno vigor las leyes números 3.782 y 3.902 y la Compañía concesionaria devolvería al Estado el 1 por ciento de aumento de la garantía que hubiere percibido sobre las secciones 1.a y 4.a, ya terminadas.

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

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

do debe entregar a la Sociedad constructora por las secciones ya en servicio.

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

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

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

PROYECTO DE LEY:

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

"Art. 9.º El Estado garantiza a la Empresa concesionaria, por el plazo de cuarenta años, un interés hasta de 6 por ciento sobre el costo de la obra, noo excedente para la primera sección de doce millones de pesos; para la segunda, de seis millones trescientos mil pesos; para la tercera de nueve millones de pesos; y para la cuarta, seis millones de pesos moneda corriente.

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

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

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

En caso de que el concesionario emitiera obligaciones a plazo, el Estado depositará la garantía correspondiente en un Banco en cuenta especial, a nombre del concesionario, y asimismo, el concesionario depositará las entradas líquidas en la misma cuenta, sumas que se destinarán exclusivamente al servicio de las obligaciones hasta enterar su servicio anual, pudiendo el concesionario disponer sólo del saldo".

"Art. 14. La presente concesión es por el

término de 79 años, desde su otorgamiento, transcurridos los cuales, el ferrocarril y todos sus accesorios pasarán a poder del Estado, sin cargo ni gravamen alguno."

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

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

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

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

Sala de la Comisión, Agosto 12 de 1926. — Pedro Opazo Letelier.—Augusto Smitmans.— M. Trucco.—Abraham Gatica S.—Manuel Cerda M., Secretario de Comisiones.

MANTENIMIENTO DE UN CARGO DE JEFE DE RESGUARDOS

El señor OYARZUN (Presidente).—Antes de entrar a la discusión de este proyecto, solicito el asentimiento del Senado para reparar un error en que se incurrió por la Mesa al dejar pendiente una votación para la sesión próxima.

El artículo 125 del Reglamento dice: "Si algún Senador se excusare de votar, y recogidos los votos se viere que el suyo influye en el resultado de la votación, estará obligado a emitirlo. Si requerido a hacerlo, insistiere en su abstención, se considerará su voto favorable a la proposición que obtenga mayoría relativa."

El honorable señor Cariola insistió en su abstención y, en consecuencia, se produjo mayoría en el sentido de mantener el puesto de jefe de resguardos.

FERROCARRIL DE LEBU A LOS SAUCES

El señor OYARZUN (Presidente).—En discusión el proyecto sobre ferrocarril de Lebu a Los Sauces.

El señor CONCHA (don Luis Enrique). — ¿No hay informe de minoría, señor Presidente?

Si lo hubiera, desearía conocerlo.

El señor OYARZUN (Presidente).— Tiene

razón Su Señoría. Había olvidado que también debe leerse el informe de minoría.

El señor SECRETARIO.— El informe de minoría, suscrito por el honorable señor Ochagavía, dice así:

"Honorable Senado:

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

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

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

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

Prórrogas posteriores llevaron la concesión a la forma que le dió la ley N.º 3,782 de 2 de Setiembre de 1911, según la cual el trazado se dividió en cuatro secciones: la primera de Lebu a Peleco, avaluada en cuatro millones de pesos oro de 18 peniques; la segunda hasta Contulmo, en \$ 2.100.000; la tercera hasta Purén, en \$ 3.000.000, y la cuarta hasta Los Sauces, en \$ 2.000.000. La 1.ª y 4.ª secciones debían terminarse en dos años, y la 2.ª y 3.ª en cuatro años; si la línea no estaba terminada en los plazos fijados, caducaba la concesión. La Compañía constructora tenía la explotación del ferrocarril por noventa y nueve años, después de los cuales pasaba éste al Fisco sin gravamen alguno.

Posteriormente, el año 1922, por ley número 3,902, de 14 de Diciembre, se prorrogaron por dos y medio años los plazos fijados para la construcción del ferrocarril y se estableció que si no se iniciaren o terminaren los trabajos en el tiempo señalado, el Estado podría adquirir el ferrocarril y materiales acumulados por un 25 por ciento menos del precio de tasación hecha con arreglo a la ley anterior. Se redujo, además, el tiempo de la explotación del ferrocarril por el concesionario, en un año por cada

mes de atraso en su construcción, de modo que según esta cláusula, hoy vigente, si no está terminado el ferrocarril el 31 de Diciembre de 1935, pasa todo él al Estado, sin gravamen ninguno.

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

Por fin hoy, informando una Moción de la representación parlamentaria de la Agrupación de Arauco y Malleco en el Senado y ante una última solicitud del concesionario del ferrocarril, la mayoría de vuestra Comisión de Obras Públicas y Vías de Comunicación, como único medio de obtener los capitales para la construcción del ferrocarril, propone que se eleve el interés que se garantizaba sobre el capital de construcción de la línea del 5 a 16 por ciento, no sólo sobre la parte por construir, sino también sobre la ya construída que hoy importa al Fisco un desembolso de 900,000 pesos, anuales y que se eleve la duración de esta garantía del Estado de los 20 años hoy fijada a 40 años.

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

El concesionario afirma que no puede construir las dos secciones que faltan si no se dan las modificaciones que pide. Según esto, el Fisco tendría sólo que seguir pagando dentro de la ley vigente los \$ 900,000 de garantía sobre las dos secciones concluídas por el plazo de 9 años fijado en la ley 3902 o sea pagaría en total \$ 8.100.000.

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

El capital garantido para su construcción es de \$ 11.100.000, oro de 18 peniques, que al interés de 6 por ciento que se garantiza en el proyecto, importaría al año un servicio de 666,000 pesos oro de 18 peniques, o sea \$ 1 millón 998,000 de 6 peniques anuales; esta garantía sería por 40 años, de modo que la responsabilidad fiscal, según el proyecto que se propone, sería de \$ 79.920.000, en vez de 8 millones 100 000 pesos, que importaría el cumplimiento de la ley actual.

Se dirá que el Fisco sólo estará obligado, según el proyecto de ley, a integrar el 6 por

cientos de garantía sobre lo que produzca el ferrocarril; cabe entonces apreciar las entradas probables que él pueda tener.

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

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

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

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

Pasa esta industria por momentos de crisis debidos por una parte al encarecimiento del costo de producción y por otra, al reemplazo del carbón en los diversos usos que hasta hoy ha tenido este combustible, sea por el petróleo o por la energía eléctrica, producida por las caídas de agua.

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

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

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

Más, la mayor amenaza a la industria del carbón en este país es indudablemente el aprovechamiento de sus innumerables caídas de agua para producir energía eléctrica. Desde la luz, en que el gas sacado del carbón es desplazado por la electricidad hasta el movimiento de los ferrocarriles de lo que tenemos un ejemplo en

la electrificación de la 1.ª sección de los del Estado, se ve bajo todos aspectos que este aprovechamiento de la fuerza hidráulica está llamado a producir las mayores ventajas en la economía de la nación y a ser la base de una fecunda y sólida orientación de sus actividades industriales.

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

Se ha hablado de la posibilidad de exportar el carbón de Lebu a la República Argentina y que esto podría asegurar el porvenir económico de ese ferrocarril. Desgraciadamente esta brillante expectativa no tiene una base sólida.

El precio del carbón inglés en Buenos Aires ha sido más o menos \$ 90 la tonelada. El transporte sólo de la tonelada del de Lebu a esa plaza, a través de los 1,000 kilómetros que tiene que recorrer no podría ser menos que esa suma y aún hay que anotar que el carbón inglés es de muy superior calidad. Todavía los descubrimientos de yacimientos petrolíferos en la región argentina de Lonquimay no permite abrigar expectativas de salida de nuestro carbón a ese país.

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

Hay todavía que considerar otras razones que se invocan para justificar el proyecto. Se habla de la necesidad de impulsar el progreso en las provincias de Malleco y Arauco, facilitando el acarreo de sus productos. En la provincia de Malleco, el Longitudinal Sur se bifurca en el ramal que va a Traiguén y al que continúa al Sur; tiene, además, una línea transversal que une las dos anteriores desde Púa a Traiguén, y cuenta con los ramales que van de Púa a Curacautín hacia la cordillera y de Saucos a Pura, hacia la costa. Tal vez no hay otra provincia del país mejor atendida para sus trasportes. La provincia de Arauco, a más del ferrocarril de Curanilahue que la atraviesa de

Norte a Sur uniendo a Lebu con Concepción, tiene para el servicio de su zona agrícola el ramal de Lebu-Cañete-Peleco, quedando sólo sin ferrocarril la zona montañosa de la cordillera de Nahuelbuta, que no tiene productos que mover.

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

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

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

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

garantía que asciende a \$ 900,000 anuales, o sea, \$ 8.100,000.

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

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

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

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

El señor ECHENIQUE. — Me extraña, señor Presidente, que en estos momentos, los más inadecuados, a mi juicio, porque nos encontramos con un déficit fiscal que no sabemos cómo saldar, aún cuando la Honorable Cámara de Diputados se está ocupando ya del llamado proyecto financiero para 1927, que en seguida vendrá a esta Cámara me extraña, digo, que en tales circunstancias, y con perspectivas aún más sombrías para el futuro económico del país, se quiera despachar un proyecto como éste, que significaría para el Fisco el desembolso de muchos millones de pesos.

Actualmente, según la ley vigente acerca de este ferrocarril, que fué, puede decirse, el fruto de una transacción ampliamente aceptada por la Compañía de Lebu, el Estado está pagando desde hace pocos años la suma anual de novecientos y tanto mil pesos como garantía de los capitales que se inviertan en la construcción de la línea; pero con el compromiso de que si el ferrocarril no está terminado el año 1936, toda la línea, en el estado en que se encuentre, pasará a poder del Estado.

Por consiguiente, cuando la situación legal existente es la de que el ferrocarril pase al Estado en nueve años más, con el solo desembolso que he indicado, se vienen a proponer que el Estado gaste ochenta millones para adquirir el mismo ferrocarril.

El señor CONCHA (don Luis E.).—Tan es así que Su Señoría acaba de decir que la ley fué ampliamente aceptada por la Compañía, que existe una carta del Gerente de ella, y además, la aseveración explícita del Ministro de aquella época, señor Letelier, de que con el arreglo a que

se iba a llegar, todas las dificultades quedaban finiquitadas.

El señor ECHENIQUE. — Esa garantía, que no es otra cosa el arreglo a que se llegó, no debió darse; pero, ya que la Compañía aceptó que se le pagara novecientos mil pesos cada año, ¿por qué vamos ahora a innovar tales condiciones?

Yo desearía que este proyecto se estudiara cuidadosamente en presencia del señor Ministro de Hacienda, porque no sería propio del Senado autorizar gravámenes de esta clase sin que el señor Ministro de Hacienda manifieste su opinión.

Esto no significa demorar el despacho del proyecto.

Yo no quiero obstruirlo; quiero que se llegue a una solución.

Por esta consideraciones hago indicación para que se envíe un oficio al señor Ministro de Hacienda a fin de que concurra al Senado a dar explicaciones sobre este proyecto y propongo que esperamos la presencia del señor Ministro para volver a tratarlo.

El señor URREJOLA. — ¿No se mandó un oficio al señor Ministro de Hacienda a nombre del Senador que habla en el que se pedía que concurrirá a dar su opinión sobre este negocio?

El señor OYARZUN (Presidente). — Debe haberse enviado, señor Senador.

El señor MEDINA. — El honorable Senador señor Urrejola; hizo en días pasados una petición análoga a la que ha formulado ahora el honorable señor Echenique.

Pidió el señor Senador que se dirigiera un oficio al señor Ministro de Hacienda a fin de que concurriera al Senado a dar la opinión del Gobierno sobre esta materia.

En consecuencia está en conocimiento del Gobierno que el Senado va a ocuparse en la sesión de hoy de este proyecto.

El señor ECHENIQUE. — Yo quisiera saber si en el oficio que se dirigió al señor Ministro de Hacienda a nombre del honorable Senador señor Urrejola se le advirtió al señor Ministro cuándo se iba a tratar de este proyecto.

El señor OYARZUN (Presidente). — En el oficio que envió la Secretaría del Senado al señor Ministro de Hacienda el día Lunes de la presente semana, a nombre del honorable Senador señor Urrejola, se le comunicaba que el Senado se ocuparía de este proyecto.

El señor MEDINA. — Hay un hecho innegable.

Está en conocimiento del señor Ministro de Hacienda que se deseaba que estuviera presente hoy en la discusión de este proyecto y el señor Ministro no ha venido a esta Sala.

Yo entiendo que no se puede obligar al se-

ñor Ministro a concurrir a nuestras sesiones.

Por otra parte ¿no es el Gobierno mismo el que ha incluido, en la convocatoria este proyecto para que de él se ocupe el Congreso en el actual período de sesiones?

El señor ECHENIQUE. — Por deferencia a los señores Senadores que lo apoyan.

El señor MEDINA. — Toda inclusión de proyectos en la convocatoria se acuerda en Consejo de Ministros y si este proyecto ha sido incluido, será porque el Gobierno como los representantes de las provincias que va a servir el ferrocarril consideren este asunto de gran interés para el país.

El señor OYARZUN (Presidente). — Como ha llegado el término de la primera hora se suspende la sesión, y queda con la palabra el honorable Senador señor Medina.

Se suspendió la sesión

SEGUNDA HORA

FERROCARRIL DE LEBU A LOS SAUCES

El señor SANCHEZ GARCIA DE LA HUERTA (Presidente).—Continúa la sesión.

Corresponde proseguir la discusión del proyecto sobre adquisición del ferrocarril de Lebu a Los Sauces.

Está con la palabra el honorable señor Medina.

El señor MEDINA.—Desearía conocer la forma en que fué hecha la petición del honorable señor Echenique.

El señor SANCHEZ GARCIA DE LA HUERTA (Presidente).—El honorable señor Echenique ha formulado indicación para que el Senado acuerde enviar oficio al señor Ministro de Hacienda, haciéndole presente el deseo de esta Corporación, de que concurra a la discusión de este proyecto; y en segundo lugar, para levantar la sesión.

El señor MEDINA.—¿El señor Senador pide entonces el aplazamiento de la discusión de este proyecto?

A mí me parece que no conviene alargar indefinidamente la discusión de este negocio.

Por lo demás, la petición del señor Senador necesita el apoyo de otros dos señores Senadores para que sea votada inmediatamente.

El señor URREJOLA.—Desde luego, yo la apoyo, señor Senador.

El señor MEDINA.—Entonces dejo la palabra, señor Presidente, porque, como he dicho, no veo el objeto de que formule mis observaciones sobre este proyecto, si se va a postergar su discusión.

El señor SANCHEZ GARCIA DE LA HUERTA (Presidente).—Para levantar la sesión se re-

quiere la unanimidad del Honorable Senado. Lo que se podría hacer, en este caso, sería aplazar la discusión hasta que el señor Ministro concorra al Senado o conteste el oficio que se le dirigirá; pero esta indicación se votaría al final de la cuestión principal, salvo el caso de que la indicación del señor Senador fuera apoyada por dos señores Senadores, porque entonces tendría que votarse inmediatamente.

El señor ECHENIQUE.—Mi indicación ha sido apoyada por dos honorables colegas.

El señor BARROS JARA.—Deseo decir dos palabras, señor Presidente, sobre la indicación que se ha formulado.

El señor MEDINA.—Entiendo que la indicación de aplazamiento no tiene discusión...

El señor SANCHEZ GARCIA DE LA HUERTA (Presidente).—La indicación de aplazamiento, apoyada por dos señores Senadores, no tiene discusión; pero con el acuerdo unánime del Senado, podría conceder la palabra a Su Señoría sobre la indicación formulada por el honorable señor Echenique.

El señor BARROS JARA.—Pero es del caso, señor Presidente, que han usado de la palabra varios Senadores sobre la indicación.

El señor SANCHEZ GARCIA DE LA HUERTA (Presidente).—Repito, que la indicación no tiene discusión, desde el momento en que ha sido apoyada por dos señores Senadores.

El señor BARROS JARA.—Vamos a tratar de dos negocios muy delicados, y se hace indispensable la presencia del señor Ministro de Hacienda durante la discusión de ellos.

El señor SANCHEZ GARCIA DE LA HUERTA (Presidente).—Se va a votar el aplazamiento.

El señor ECHENIQUE.—Mi indicación, señor Presidente, contiene dos ideas: primero, que se le envíe una nota al señor Ministro de Hacienda a nombre del Senado, para que concurra a la discusión del proyecto; y segunda, el aplazamiento.

El señor CONCHA (don Aquiles).—¿La primera idea requiere el acuerdo del Senado?

El señor SANCHEZ GARCIA DE LA HUERTA (Presidente).—Si el honorable señor Echenique hubiera pedido que se oficiara al señor Ministro en su nombre, no se requeriría el acuerdo del Senado; pero el señor Senador ha formulado indicación para que se envíe oficio al señor Ministro a nombre del Senado, y esto requiere el acuerdo de la Corporación.

El señor SALAS.—La cuestión previa no es esa, señor Presidente. La cuestión previa es la petición de aplazamiento.

El señor VIEL.—El honorable señor Echenique desea que la discusión de este proyecto se haga con la presencia del señor Ministro, y ha pedido el aplazamiento de la discusión, no en forma indefinida, porque si mañana viene el señor Ministro, mañana se continúa con la discusión de este negocio.

El señor SANCHEZ GARCIA DE LA HUERTA (Presidente).—¿Es un aplazamiento definido el que pide el señor Senador?

El señor ECHENIQUE.—Lo que yo deseo es que si el señor Ministro no puede concurrir a las sesiones durante la discusión de este proyecto, mande su opinión por escrito.

El señor SANCHEZ GARCIA DE LA HUERTA (Presidente).—Entonces se podría votar el aplazamiento definido, o sea, hasta que el señor Ministro concurra al Senado o envíe en una nota la opinión del Gobierno sobre este negocio.

El señor TRUCCO.—Me parece que no es definido el aplazamiento hasta que el señor Ministro venga al Senado o envíe una nota sobre la opinión del Gobierno en tal o cual sentido, porque si no viene o no envía nunca la opinión del Gobierno, resultaría que el aplazamiento es indefinido.

Estimo que se podría fijar un plazo hasta el Lunes, por ejemplo, para que concurra el señor Ministro o dé por escrito la opinión del Gobierno...

El señor SANCHEZ G. DE LA H. (Presidente).—El Jueves próximo corresponde tratar de este proyecto.

El señor MEDINA.—La indicación del honorable señor Echenique, es para enviar una nota al señor Ministro de Hacienda pidiéndole que exprese su opinión sobre este negocio, y eso lo puede hacer Su Señoría mañana mismo; de modo que no veo para qué se va aplazar este asunto cuando en la sesión de mañana ya podemos tener la palabra oficial. Entre tanto, podríamos avanzar en la discusión del proyecto dando, desde luego lectura a los informes de mayoría y minoría.

El señor URREJOLA.—Creo que el señor Secretario se dirigió por teléfono al señor Ministro de Hacienda, según me dijo denantes, y convendría que nos dijera qué contestación recibió.

El señor SECRETARIO.—Que no había tenido materialmente tiempo de imponerse de los antecedentes de este asunto para fundar una opinión.

El señor URREJOLA.—De manera que la insinuación que ha hecho el honorable señor Trucco, de que se difiere este negocio, mientras conocemos la opinión del señor Ministro de

Hacienda, hasta la semana próxima, me parece muy atinada.

El señor BARROS JARA.—Yo quiero hablar sobre este asunto con toda franqueza.

No conozco nada de este negocio del ferrocarril de Lebu, ni me he preocupado de él; lo miro sólo bajo el aspecto financiero, y estimo que en este sentido es de la mayor gravedad.

Se ha presentado por algunos señores Senadores, no por el Gobierno, un proyecto de gastos, de garantía fiscal. Y, ¿cuándo se presenta esto? Cuando estamos en la más grave de las situaciones financieras. ¿Vamos a firmar documentos en estas circunstancias, cuando nos admiten los documentos, cuando hoy no se puede colocar una parte del último empréstito porque nos han ofrecido ochenta y siete por ciento?

Esto es de la mayor gravedad. Los señores Ministros han expresado que el Congreso tiene su parte en esta situación desastrosa porque no ha coadyuvado a la acción del Gobierno en los puntos relativos a las finanzas, y, ¿vamos a despachar este proyecto sin conocer la opinión del señor Ministro de Hacienda? ¿No podría decir después Su Señoría, con perfecta razón, que el Senado no procede bien, en este caso, puesto que compromete al país en nueva deuda?

Es inútil que nos empeñemos en hacer ver que nuestra situación financiera es desastrosa, porque siempre se está pensando en las salitre-ras, en grandes entradas fiscales, sin acordarse que lo único que tenemos, son deudas cuantiosas. ¿Qué cosa es lo que hoy nos coloca en la angustiada situación económica porque atravesamos? Son los préstamos contraídos en el extranjero, no para construir obras públicas reproductivas, como puertos, ferrocarriles, caminos, etc., sino para repartir el dinero, para pagar sueldos, sin dejar un sólo centavo para la atención de aquellas obligaciones.

Actualmente estamos pagando casi un millón de pesos por una garantía que otorgamos para un ferrocarril que no se ha construido, y esa suma de dinero nos hace mucha falta. Se pretende, acaso ahora buscar la manera de pagar esos novecientos mil pesos? No, señor, sino aumentar la responsabilidad, se pretende pasar de novecientos mil pesos a dos millones de pesos!

Ahora hay otra cosa: Después de la lectura del informe de minoría, me he quedado realmente pasmado. Ese informe que debiera ser publicado por todos los diarios, porque lo encuentro muy fundado e interesante. ¿En qué condiciones vamos a quedar? Se habla de que con el salitre tenemos millones de pesos, que debemos pensar en la construcción de ferrocarriles y otras cosas; pero ¿quién ha estudiado

el ferrocarril de Lebu a Los Sauces? ¿Acaso no sabemos que una parte de esta vía tiene una gradiente doble que el ferrocarril del Estado en la parte de la cuesta del Tabón? Y en estas condiciones vamos a buscar quién venga a hacer la construcción de esta vía férrea, obligándonos a mayor garantía? A mí me parece esto de la mayor gravedad. Creo que no es posible que entremos a tratar de este proyecto sin la presencia del señor Ministro y sin que nos diga si acepta o no la construcción de este ferrocarril. Si el señor Ministro acepta, los señores Senadores procederán en la forma que lo estimen más conveniente.

El señor SALAS ROMO.— Deseo decir unas cuantas palabras, señor Presidente, sobre la indicación formulada por el honorable señor Echenique, modificada por el señor Trucco.

Entiendo que el señor Echenique ha solicitado la postergación de la discusión de este proyecto hasta que concurra el señor Ministro del Ramo. El honorable señor Trucco ha modificado esta indicación en el sentido de que la presencia del señor Ministro o la contestación que dé por escrito, se espere únicamente hasta la próxima sesión en que debe tratarse de esta materia, o sea, hasta el Jueves próximo. De modo que si el Jueves próximo el señor Ministro no asiste a la sesión o no da su opinión por escrito respecto de este proyecto, se prosigue su discusión.

Creo que en estas condiciones no hay inconveniente para esperar hasta el Jueves próximo.

El señor TRUCCO.— Quiero referirme a la cuestión propiamente en debate. La indicación del señor Senador por Santiago ha sido dividida en dos partes: una para mandar al señor Ministro de Hacienda un oficio a nombre del Senado, y la otra de aplazamiento. Me parece que la primera parte de esta indicación no merece dificultades para su aprobación. En cuanto a la segunda parte, ya he dado mi opinión en el sentido de que por deferencia a los señores Senadores que han pedido el aplazamiento, y en vista de la situación de especial gravedad en que se encuentran las finanzas públicas, que aconsejan una mayor prudencia en gastos que gravan al Estado, me parece conveniente aplazar la discusión de este proyecto por unos pocos días más, a fin de que el señor Ministro pueda ilustrar al Senado.

Mis observaciones quería limitarlas a estas pocas palabras, señor Presidente; pero como el honorable señor Barros Jara ha entrado casi de lleno a la discusión general de este proyecto y ha avanzado ciertos conceptos que, a mi juicio, son completamente erróneos, pues deforman la verdad sobre este ferrocarril hasta llegar a ha-

cer de él una verdadera caricatura, quiero rectificar estos conceptos.

El señor Senador ha dicho que este ferrocarril no ha sido estudiado por nadie y que una parte de él tiene una gradiente doble a la que tiene la cuesta de El Tabón, o sea 5 por ciento. Esto es totalmente inexacto.

El señor UREJOLA.— El señor Barros Jara no se ha referido a la parte por construir del ferrocarril, sino a la parte ya construída.

El señor BARRIOS JARA.— Lo he oído a personas conocedoras del ferrocarril; por eso es que lo he dicho, señor Senador.

El señor TRUCCO.— Si el señor Senador se ha referido a la parte construída sobre la cual el Estado está pagando la garantía, no es eso lo que se discute.

El señor ECHENIQUE.— Pero la parte construída no sirve para el tráfico...

El señor TRUCCO.— El pequeño trozo de gradiente que existe en este ferrocarril, es el de bajada al puerto; la verdadera estación de explotación está en la meseta superior, antes de bajar. Allí se puede hacer un ferrocarril de modo que la meseta tenga un sistema de explotación y saque sus productos a un punto más bajo. Para los efectos, se podía haber discutido un sistema cualquiera, ya sea de ascensores, funiculares o andariveles, porque no es esa la línea que sistemáticamente se va a explotar, de modo que ahí la cuestión no tiene importancia.

Se dice que en nueve años más el Estado puede rescatar y obtener gratuitamente el ferrocarril, lo que es perfectamente cierto.

Pero lo que se trata de saber es si existe o no conveniencia para el país en demorar 10 años más la explotación del ferrocarril y dejar sin unir las dos puntas de rieles, de manera que permanezca sin conexión con sus tramos centrales. Esta es la cuestión que se debe discutir, y el Senado puede resolver en un sentido u otro.

Si se plantea así, la cuestión está en sus verdaderos términos. Pero no me parece que sea absolutamente injustificado y absurdo pensar que si se explota y construye 10 años antes este ferrocarril, ello signifique una ventaja positiva para el adelanto de esas regiones.

Desde luego, yo creo que existe ventaja en ello; y, sin embargo, no voy a decir por eso que la cosa sea rigurosamente clara. Hay otra solución: suponiendo que existiera el propósito de consultar el interés general de aquellas regiones construyendo el ferrocarril antes del año 36, el Estado tiene otros medios para ello, o sea, puede comprar a justa tasación de peritos la parte no construída y construir esta sección, si lo estima conveniente.

Comprendo que en este terreno se discuta la cuestión y se diga que esto es lo más conveniente para el Estado. Desde luego esto fué lo que se discutió en la Comisión; y, en su seno, el señor Ministro de Obras Públicas fué de opinión de que no se debían aumentar las garantías de los capitales solicitadas por la Compañía, sino que el Estado debía adquirir el ferrocarril y terminarlo. El señor Silva Somarriua, Ministro de Hacienda, opinó en sentido contrario y dijo que era mucho más conveniente que se construyera esa sección por una Compañía particular y con el objeto de que esto fuera viable y hubiera quien se interesara por este negocio, proponía que se aumentara al 6 por ciento la garantía del Estado sobre el costo de las obras. De manera que, como queda expuesto, ha sido el señor Ministro de Hacienda el que se pronunció por el aumento de la garantía, en circunstancias que los representantes de las provincias de Arauco, Malleco y Cautín en esta Cámara, entre los cuales me cuento, habían opinado por la primera solución, es decir, por la propuesta por el señor Ministro de Industria y Obras Públicas, en el sentido de que el Estado comprara el mencionado ferrocarril.

Ahora el Senado puede escoger una u otra solución, según crea conveniente. Pero yo he creído de mí deber manifestar que no se puede decir así, en términos tan absolutos, que es un disparate el proponer ésta o aquella solución.

Para terminar, quiero decir al Honorable Senado que acepto gustoso la indicación del señor Echenique, a fin de que se envíe oficio al señor Ministro de Hacienda con el objeto de que concurra al Senado a exponer lo que estime conveniente sobre este negocio o envíe su opinión por escrito.

El señor SANCHEZ GARCIA DE LA HUERTA (Presidente). — Se podría acordar, por asentimiento unánime, el envío del oficio que ha solicitado el señor Senador por Santiago.

El señor MEDINA.— Creo, señor Presidente, que como hemos llegado a un acuerdo tácito, no valdría la pena votar la indicación; por mi parte no tengo ningún inconveniente para que se aplase la discusión hasta el día Jueves de la próxima semana.

El señor CONCHA (don Luis Enrique). — Deseo decir dos palabras respecto a la materia en debate, señor Presidente.

El señor SANCHEZ G. de la H. (Presidente). — Tiene la palabra, Su Señoría.

El señor CONCHA (don Luis Enrique). — Lamento, señor Presidente, que la discusión, respecto al ferrocarril de Lebu a Los Sauces, no se haya postergado para tiempos mejores. Todavía más, señor Presidente, me parece sumamen-

te inconveniente que se nos haya citado para celebrar sesiones especiales, a fin de tratar de un negocio como este. Además, debo hacer presente que este negocio, como está en la memoria de los señores Senadores, es la séptima vez que se presenta a las Cámaras. Considero, pues, inconveniente que para un negocio de dudosa moralidad se haya citado al Honorable Senado a sesiones especiales, y todavía en presencia del angustioso estado financiero del país.

La revolución de Setiembre encontró a las Cámaras Legislativas precisamente en la discusión de este asunto y me parece que las finalidades de la revolución estuvieron muy bien definidas cuando impidieron a las Cámaras que lo sancionaran...

El señor URREJOLA.—Y si el señor Senador concreta sus observaciones, puede decir que ello se presentó en condiciones especiales, pues la discusión fué interrumpida por el sable de Setiembre de 1924 en circunstancias que se celebraban sesiones nocturnas de 9 a 12 de la noche y en que se trataba de presionar a algunos señores Senadores, más o menos viejos, como el honorable señor Echenique, que atacaban este negocio.

El señor CONCHA (don Luis Enrique).— Y en vez de que el Honorable Senado celebre sesiones especiales destinadas a la discusión de proyectos de ley que son de verdadero interés nacional, se nos cita a sesiones extraordinarias para tratar de un negocio en que se va a comprometer al Estado en millones de pesos. No encuentro cómo calificar actitud semejante; por eso, señor Presidente, votaré con mucho gusto, no sólo el aplazamiento de la discusión hasta el Jueves de la semana próxima, sino que votaría con mayor agrado su aplazamiento hasta que las finanzas del Estado estén en condiciones de afrontar este nuevo compromiso.

El señor MEDINA.— Permítame decir dos palabras, señor Presidente.

El señor SANCHEZ GARCIA DE LA HUERTA (Presidente). — Tiene la palabra, Su Señoría.

El señor MEDINA.—Siendo yo el patrocinante del proyecto de que se trata, no puedo aceptar que el honorable señor Senador que acaba de hacer uso de la palabra, se atreva a calificar de dudosa moralidad este negocio.

Creo, señor Presidente, que tenemos todos los Senadores tanto derecho como el honorable señor Concha para ser respetados en nuestras apreciaciones y en nuestras ideas, como también tenemos la absoluta libertad de presentar proyectos a la consideración del Honorable Senado.

Yo preguntaría al honorable señor Senador, ¿dónde está la inmoralidad por haberse presentado un proyecto por los parlamentarios para un

ferrocarril que aquellas provincias necesitan y reclaman y que en cualquier forma el Gobierno habría resuelto? No puedo concebir, señor Presidente, este centralismo, que mantiene a la provincia de Arauco sin una pulgada de ferrocarril fiscal...

Para demostrar que está muy lejos de poder calificarse de inmoral este negocio, debo agregar, señor Presidente, que el propio Gobierno lo ha enviado en la forma que ha sido presentado a la Honorable Cámara, patrocinado por el señor Ministro de Hacienda; y, aun más, debo agregar que el señor Ministro de Vías y Comunicaciones, ha insinuado la idea de comprarlo directamente a la compañía. Sería justa su compra a la luz del día y tasado su valor por los peritos más honorables y competentes que hay en el país.

¿Es ésta la inmoralidad del proyecto que han presentado algunos señores Senadores?

De modo, señor Presidente, que tengo derecho para protestar de las palabras del señor Senador y debo agregar que, por muy moral y digno que sea Su Señoría, nosotros nos consideramos, por lo menos tan dignos y morales como Su Señoría.

El señor CONCHA (don Luis Enrique).— Yo debo dar una explicación.

No me he referido, en momento alguno, a ninguno de los señores Senadores, sino al asunto mismo en debate. Por eso dije que esta cuestión se había traído ya siete veces al Congreso, pero no me referí para nada a ninguno de mis honorables colegas.

El señor SANCHEZ GARCIA DE LA HUERTA (Presidente). — Así lo había entendido la Mesa, señor Senador.

El señor MEDINA.—Pero, yo no quiero que quede flotando esa historia de que este mismo asunto se ha tratado siete veces en el Congreso, como queriendo decir que aquí se patrocina a la Compañía dueña del ferrocarril.

Sépase bien que es el Gobierno el que ha estado tratando con la Compañía, y que los parlamentarios de la agrupación no hemos hecho otra cosa que presentar este proyecto desentendiéndonos en absoluto de las pretensiones de la Compañía. Además, en los otros casos en que se ha discutido esta cuestión, se trataba de Compañías distintas de la actual. Todavía, fué la Compañía de Lebu la que se anticipó al Estado y compró este ferrocarril; ella fué la que lo obtuvo por la tercera parte de su valor, a pesar de que congresales hubo que hicieron lo humanamente posible para que ese negocio lo realizara el Estado; pero no se paró mientes en perjudicarlo con tal de com-

batir el ferrocarril que las provincias del Sur necesitan para poder desarrollarse. Entonces se dijo que era un negociado de los parlamentarios pretender que el ferrocarril lo adquiriera el Estado a un precio bajo, como tal vez se dirá hoy, cuando las condiciones han cambiado. ¡Esta es la manera cómo se ha combatido este proyecto!

El señor CONCHA (don Luis Enrique).— Ahí está el negocio: la Compañía compró el ferrocarril a un precio bajísimo y ahora quiere venderlo al Estado a precio de oro.

El señor SANCHEZ GARCIA DE LA HUERTA (Presidente). — Como hay acuerdo para postergar la discusión de este asunto hasta el jueves próximo, y para enviar el oficio indicado, queda así acordado.

El señor URREJOLA.—Permítame aún el señor Presidente hacer una indicación, que estoy seguro contará con la unanimidad del Honorable Senado.

Es conveniente que el público se imponga de los antecedentes de este negocio, que pudieran trascender en forma incompleta por las versiones de la prensa. De ahí la necesidad, a mi juicio, de que se publiquen en todos los diarios los informes de mayoría y de minoría, a cuyo efecto hago indicación. No habrá ningún honorable Senador que se pueda oponer a que se adopte este procedimiento.

El señor MEDINA.—Pero, que se publiquen también los debates sobre este mismo asunto.

El señor SANCHEZ GARCIA DE LA HUERTA (Presidente). — Me permito observar que la publicación de los informes en todos los diarios no costaría menos de cuatro mil pesos.

El señor VIEL. — Basta con que se publiquen los informes en un solo diario.

El señor SANCHEZ GARCIA DE LA HUERTA (Presidente). — Si no hay inconveniente, así se hará.

Acordado.

LEGISLACION PETROLIFERA

El señor SANCHEZ GARCIA DE LA HUERTA (Presidente). — Corresponde entrar a ocuparse del proyecto e informe relativos a legislación petrolífera.

El señor BARROS JAPA.—Pero, habría necesidad de avisarle al señor Ministro.

El señor YRARRAZAVAL. — Como falta media hora para levantar la sesión, y entiendo que nos correspondería ocuparnos mañana de este mismo asunto, ¿por qué no damos por leído el informe, y levantamos la sesión, avi-

sándosele al señor Ministro para que concurra mañana?

El señor SANCHEZ G. de la H. (Presidente).—Si no hay inconveniente, se procederá como indica el señor Senador.

Acordado.

Se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión.

Antonio Orrego Barros,
Jefe de la Redacción.
