

Sesión 4.ª Ordinaria, en Martes 4 de Junio de 1946

(Sesión de 14.30 a 16 horas)

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ATIENZA

INDICE GENERAL DE LA SESION

- I.— Sumario del debate.
- II.— Sumario de documentos.
- III.— Actas de las sesiones anteriores.
- IV.— Documentos de la cuenta.
- V.— Texto del debate.

I — SUMARIO DEL DEBATE

1.— Se pone en discusión el proyecto sobre autorización a las Municipalidades de Malleo, San Vicente, Pichidegua, Peumo, Las Cabras, Alhué, San Pedro, Melipilla, Rancagua, Doñihue, Coltauco y Machalí para que, conjuntamente, contraten uno o varios empréstitos destinados a la construcción de varios caminos públicos, y es aprobado en general.

II. — SUMARIO DE DOCUMENTOS

1.— Informe de la Comisión de Hacienda, recaído en el proyecto de ley, de origen en una moción del señor Santa Cruz, por el cual se concede una subvención extraordinaria al Cuerpo de Bomberos de Lota.

III. — ACTAS DE LAS SESIONES ANTERIORES

No se adoptó acuerdo al respecto.

IV. — DOCUMENTOS DE LA CUENTA

N.º 1.—INFORME DE LA COMISION DE HACIENDA.

“HONORABLE CAMARA:

Vuestra Comisión de Hacienda pasa a informaros acerca de un proyecto de ley, originado en una moción del Honorable señor Santa Cruz, por el que se autoriza al Presidente de la República para destinar, por una sola vez, la cantidad de trescientos mil pesos con el objeto de atender a las necesidades del Cuerpo de Bomberos de Lota.

Expresa el autor de la moción en informe de que el Cuerpo de Bomberos de Lota se ha visto en la imprescindible necesidad de adquirir vehículos y material para combatir incendios, pues el rápido crecimiento de la ciudad, cuyas construcciones son en su mayoría de madera, lo ha hecho necesario.

Ha sido siempre una política invariable del Congreso Nacional otorgar fondos para que los Cuerpos de Bomberos del país puedan satisfacer sus necesidades. En este caso, se trata del Cuerpo de Bomberos de Lota que carece de fondos suficientes, por lo que la Comisión no ha tenido inconveniente en prestar su aprobación a esta iniciativa.

Los gastos que demanda el proyecto de ley en informe se imputan a las mayores entradas que se producirán en las cuentas C-10 “Derechos de Importación (Arancel Aduanero)” y C-26 “Impuestos sobre especies internadas o transferidas y sobre remuneraciones” del Cálculo de Entradas del Presupuesto.

to de la Nación para 1946, lo que se justifica en consideración al aumento que experimentarán dichos rubros con motivo de la terminación del conflicto bélico.

Vuestra Comisión por las razones expuestas, prestó su asentimiento al proyecto en informe en los mismos términos propuestos, que son los siguientes:

PROYECTO DE LEY:

Artículo 1.º— El Presidente de la República pondrá a disposición del Cuerpo de Bomberos de Lota, por una sola vez, la cantidad de trescientos mil pesos (\$ 300.000) que esa entidad invertirá en pagar adquisiciones de vehículos y material y equipo contra incendios.

Artículo 2.º— El gasto ordenado en el artículo anterior se financiará con cargo a las mayores entradas producidas en las cuentas C-10 y C-26 del Cálculo de Entradas del Presupuesto de la Nación para 1946.

Artículo 3.º— Esta ley regirá desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial".

Sala de la Comisión, a 29 de mayo de 1946.

Acordado en sesión de la misma fecha, con asistencia de los señores Alessandri (Presidente), Alcalde, Cárdenas, Concha, Escobar, Faivovich, Prieto y Santa Cruz.

Se designó Diputado Informante al Honorable señor Santa Cruz.

(Fdo.)— **Arnoldo Kaempfe Bordabí, Secretario.**

V. — TEXTO DEL DEBATE

1.—AUTORIZACION A LAS MUNICIPALIDADES DE MALLOA, SAN VICENTE, PICHIDEGUA, PEUMO, LAS CABRAS, ALHUE, SAN PEDRO, MELIPILLA, RANCAGUA, DOÑIHUE, COLTAUCO, Y MACHALI PARA QUE, CONJUNTAMENTE, CONTRATEN UNO O VARIOS EMPRESTITOS.

El señor ATIENZA (Vicepresidente).— Conforme al objeto de la presente sesión, corresponde a la Honorable Cámara tratar el proyecto de ley que autoriza a las Municipalidades de Malloa, San Vicente, Pichidegua, Peumo, Las Cabras y otras para que, en conjunto, puedan contratar varios empréstitos que produzcan hasta la suma de 30 millones de pesos.

El proyecto está impreso e informado en los Boletines N.ºs 5.652 y 5.652 bis.

El señor SECRETARIO. — Dice el proyecto:

Artículo 1.º— Autorízase a las Municipalidades de Malloa, en el departamento de Cauquicán; de San Vicente y de Pichidegua, en el departamento de San Vicente; Peumo y Las Cabras, en el departamento de Cachapoal; Alhué, San Pedro y Melipilla, en el departamento de Melipilla, y Rancagua, Doñihue, Coltauco y Cachalí, en el departamento de Rancagua, para que, conjuntamente, contraten uno o va-

rios empréstitos directos o por medio de la emisión de bonos que produzcan hasta la suma de treinta millones de pesos (\$ 30.000.000).

Si el empréstito se contratase en bonos, éstos se emitirán por intermedio de la Tesorería General de la República y no podrán colocarse a un precio inferior al 85 por ciento de su valor nominal, y devengarán un interés no superior al 7 por ciento anual, con una amortización acumulativa no inferior al 1 por ciento, también anual.

Si el empréstito se colocare directamente, el tipo de interés y de amortización se fijará en conformidad a lo dispuesto en el inciso anterior.

Artículo 2.º— El producto del empréstito lo aportarán en conjunto las Municipalidades antes mencionadas como erogación particular, en conformidad a lo establecido en el artículo 28 de la ley N.º 4.851, con el objeto preciso de pavimentar los caminos de Pelequén a Melipilla, pasando por Las Cabras, de Rancagua a Peumo, pasando por Doñihue y Coltauco, y de Machalí a Rancagua.

Artículo 3.º— El aporte que corresponda al Fisco en conformidad a lo dispuesto en la letra b) N.º 2 del artículo 28 de la ley N.º 4.851 se hará en cinco cuotas iguales, las que se consultarán en el Presupuesto de la Nación en cada uno de los cinco años siguientes a la vigencia de la presente ley.

Artículo 4.º— Los fondos que resulten de la aplicación de los artículos anteriores se destinarán exclusivamente al estudio, ejecución de los caminos nombrados, pago de las expropiaciones necesarias y construcción de las obras de arte cuyo costo unitario no exceda de quinientos mil pesos, aquéllas cuyo costo sea superior deberán incluirse en el Plan Extraordinario de Obras Públicas.

Artículo 5.º— El servicio del o los empréstitos consultados en el artículo 1.º se atenderá con:

a) Un impuesto adicional de un dos por mil sobre el avalúo de los bienes raíces de las comunas afectadas;

b) Un impuesto de diez centavos por litro de bencina y petróleo que las compañías distribuidoras nacionales o extranjeras entreguen dentro de la provincia de O'Higgins y del departamento de Melipilla de la provincia de Santiago.

Artículo 6.º— Las obras serán ejecutadas en conformidad a los planos, bases y especificaciones que apruebe el Presidente de la República con sujeción a las disposiciones de la ley 4.851 y sus modificaciones y con intervención de las respectivas Juntas Departamentales de Caminos.

Artículo 7.º— Los impuestos establecidos por la presente ley se cobrarán a partir desde la colocación de los bonos o contratación del o los empréstitos, según el caso, y regirán hasta la total cancelación de los mismos.

Si el producto del impuesto establecido en

la letra b) del artículo 5.º excediera del monto del interés y amortización fijados para el servicio del empréstito, dicho excedente se destinará totalmente a amortizaciones extraordinarias; igual procedimiento se seguirá con el excedente que pudiera producir el impuesto sobre los bienes raíces a que se refiere la letra a) del mismo artículo 5.º, siempre que este excedente no se produzca por reavalúo general de las propiedades.

Artículo 8.º— Las expropiaciones necesarias para realizar las nuevas obras se harán en conformidad a lo dispuesto en el Título XV del Libro IV del Código de Procedimiento Civil. En caso de donación por parte de los propietarios de las fajas necesarias, se considerará como erogación particular el valor de éstas y, conjuntamente con la cuota fiscal correspondiente, integrará los fondos destinados a la realización de las obras a que se refiere la presente ley.

Artículo 9.º— Autorízase al Banco Central de Chile, a la Caja Nacional de Ahorros y a la Corporación de Fomento de la Producción para tomar el o los empréstitos autorizados por el artículo 1.º de la presente ley, para cuyo efecto no regirán las disposiciones restrictivas de sus respectivas leyes orgánicas.

Artículo 10.º— El pago de intereses y amortizaciones ordinarias de los referidos bonos o empréstitos lo hará la Caja Autónoma de Amortización de la Deuda Pública, para cuyo efecto las respectivas Tesorerías Comunales, por intermedio de la Tesorería General de la República, pondrán a disposición de dicha Caja los fondos necesarios para cubrir esos pagos, sin necesidad de decretos de los alcaldes respectivos, cuando tales órdenes no hayan sido dictadas con la oportunidad debida.

La Caja de Amortización atenderá el pago de estos servicios de acuerdo con las normas establecidas por ellas para la Deuda Interna.

Artículo 11.— Cada Municipalidad deberá consultar en su presupuesto anual: en la partida de ingresos ordinarios, los recursos que destina la letra a) del artículo 5.º de esta ley al servicio de los bonos o empréstitos, y en la partida de egresos ordinarios, la cantidad a que ascienda dicho servicio por intereses y amortizaciones ordinarias y extraordinarias.

Artículo 12.— Mientras rija el impuesto a que se refiere la letra b) del artículo 5.º, las empresas distribuidoras de bencina recargarán el precio de venta de la bencina y petróleo en diez centavos por cada litro y presentarán mensualmente en la Tesorería General de la República una liquidación de lo percibido en el mes anterior por este concepto y depositarán en ese mismo acto las sumas cobradas para los fines dispuestos en el artículo 10 de la presente ley.

Artículo 13.— Esta ley regirá desde la fecha de su publicación en el 'Diario Oficial'.

La Comisión de Hacienda propone aprobar el proyecto con las siguientes modificaciones:

Artículo 1.º

Sustituir las expresiones: "...treinta millones de pesos (\$ 30.000,000)" por "...treinta y dos millones de pesos (\$ 32.000,000)".

Reemplazar el inciso final por el siguiente: "Si el empréstito se colocare directamente, el interés que se convenga no podrá ser superior al 8 por ciento anual".

Artículo 5.º

Reemplazarlo por el siguiente:

"**Artículo 5.º**— El servicio del o los empréstitos consultados en el artículo 1.º se atenderá con un impuesto adicional de un dos por mil sobre el avalúo de los bienes raíces de las comunas afectadas".

Artículo 7.º

Reemplazarlo por el siguiente:

"**Artículo 7.º**— El impuesto establecido por la presente ley se cobrará a partir desde la colocación de los bonos o contratación del o los empréstitos, según el caso, y regirá hasta la total cancelación de los mismos.

Si el producto del impuesto excediera del monto del interés y amortización fijados para el servicio del o los empréstitos dicho excedente se destinará totalmente a amortizaciones extraordinarias".

Artículo 8.º

Suprimir el término "conjuntamente".

Artículo 9.º

Suprimir la expresión "...al Banco Central de Chile...".

Artículo 11

Reemplazar la frase "...los recursos que destina la letra a) del artículo 5.º..." por la siguiente: "...los recursos que destina el artículo 5.º..." y la parte final que dice: "...la cantidad a que ascienda dicho servicio por intereses y amortizaciones ordinarias y extraordinarias" por la siguiente: "...la misma cantidad para el servicio de intereses y amortizaciones ordinarios y extraordinarios".

Artículo 12

Suprimirlo.

Artículo 13

Ha pasado a ser 12, sin modificaciones. El señor ATIENZA (Vicepresidente). — En discusión el proyecto. Ofrezco la palabra.

El señor CORREA LARRAIN.—Pido la palabra.

El señor ATIENZA (Vicepresidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor CORREA LARRAIN.—Señor Presidente: antes de iniciar este debate quisiera agradecer, en nombre de mis conterráneos de la provincia de O'Higgins, la deferencia que ha tenido la Honorable Cámara al acordar la presente sesión especial para tratar un proyecto que es de suma importancia para esa provincia.

Este proyecto, señor Presidente, tiende a realizar un anhelo profundamente sentido en la provincia que represento: el de pavimentar una red de caminos que no sólo van a servir los intereses de una rica provincia sino que es de vital importancia para la economía misma del país.

En efecto, la red caminera servirá no sólo a los más ricos valles transversales del territorio nacional sino que la pavimentación de esos caminos va a dar salida expedita y más corta a toda la zona central y sur de la República hacia el puerto de San Antonio, principal puerto de exportación. Esta zona actualmente debe sacar sus productos a través de Santiago, y dar un gran rodeo para llegar a dicho importante puerto de mar.

Al pavimentar el camino de Pelequén a Melipilla, se evitará este inútil recorrido, economizándose tiempo, fletes y desgaste de material y combustible.

En seguida, consulta el proyecto la pavimentación del camino que va desde Rancagua a Peumo, que va a unirse con el mismo camino de Pelequén a Melipilla, dando, de esta manera, salida hacia ambos lados—hacia la capital y hacia San Antonio— o todo el valle de Doñihue, valle inmensamente dividido, zona de gran importancia agrícola y de intensa producción frutícola, producción que está en gran parte en manos de pequeños propietarios, los que van a sentir aliviada su situación económica y facilitado su trabajo con la realización de esta obra. La Honorable Cámara conoce el gran problema que para el productor frutícola significan las dificultades de flete: pérdida de fruta, gasto excesivo por cargas y descargas, y muchas veces tener que entregarse a un intermediario, que generalmente gana más que el propio productor.

Consulta el proyecto, además, la pavimentación del camino de Rancagua a Machali, que dará salida a una importante zona agrícola hacia la capital de la provincia, que es Rancagua, y hacia los centros de consumo.

La importancia de estas vías de comunicación no escapa a ninguno de mis Honorables colegas, ya que el realizar una obra caminera en un país no sólo intensifica la producción agrícola, sino que abarata, en los centros de

consumo, los productos agrícolas, que actualmente tienen grandes dificultades para llegar a ellos. Sólo así puede realizarse ese ideal tantas veces pregonado "del productor al consumidor". Sólo así podrán llegar a los grandes centros poblados muchos productos que hoy día se malbaratan en desmedro de la economía nacional.

En la zona frutícola, por ejemplo, del valle de Cachapoal, que está casi totalmente plantada, en especial, de citrus y de paltos, existen dificultades enormes para llegar con estos productos hasta la capital. Esto obliga a los pequeños y grandes propietarios a vender sus productos a intermediarios para que ellos los distribuyan en los centros consumidores, ya que la carencia de caminos hace imposible el traslado de los productos desde los huertos a los consumidores. Debe hacerse este traslado por medio de los ferrocarriles, lo que implica una serie de trabajos superfluos, como ser, el cargar los productos en el puerto, en la estación, en Santiago, para cargarlos nuevamente y llevarlos a la Vega o a los centros de distribución. Estos caminos van a permitir que los productores puedan trasladar su fruta de sus plantaciones directamente a los consumidores. Por lo tanto, señor Presidente, esta obra caminera va a beneficiar, en forma intensísima, a toda una rica zona agrícola. Frente al problema de la leche también esta red caminera hará afluir a la capital la leche que hoy escasea, y así, señor Presidente, son tantas las ventajas, que cansaría a la Honorable Cámara enumerándolas.

Por otro lado, Santiago, hoy día, se encuentra unida al sur del país por una sola vía carretera, que es el camino longitudinal. Esta sola vía carretera une la capital a los centros productores de la zona central sur, cuyos productos lógicamente deben movilizarse por medio de fletes motorizados, descongestionando así a los ferrocarriles. Desgraciadamente una sola vía no basta, porque el tráfico es demasiado intenso, y obliga, además, como decía en un principio, a dar un rodeo para llegar a los puertos de embarque, recargando, por esto mismo, el costo de los fletes.

Si llega a ser realidad este proyecto de ley, la zona central sur tendrá una nueva vía de acceso a la capital, al puerto de San Antonio y al puerto de Valparaíso, facilitando con esto la llegada de los productos a los centros de consumo y abaratando, al mismo tiempo, los precios.

Analizadas estas consideraciones, paso a informar en detalle el proyecto mismo.

La idea central de este proyecto ha sido la de reunir los esfuerzos de los contribuyentes de todas las comunas que se mencionan en el proyecto en discusión para la realización de un plan caminero que favorezca, en conjunto, a toda la provincia.

La realización aislada por cada comuna de este plan, habría sido materialmente imposible. Por lo tanto, se ha llegado a la idea de centralizar en un esfuerzo común el potencial económico de todas estas comunas para llegar a realizar un efectivo plan caminero.

Es así como en el artículo primero se autoriza a las Municipalidades de Malloa, en el departamento de Caupolicán; San Vicente y Pichidegua, en el departamento de San Vicente; Peumo y Las Cabras, en el departamento de Cachapoal; Alhué, San Pedro y Melipilla, en el departamento de Melipilla, y Rancagua, Doñihue, Coltauco y Machalí, en el departamento de Rancagua, para realizar esta obra.

Cuando se redactó en la Comisión de Gobierno interior el artículo primero, se consideró sólo la suma de treinta millones de pesos para la ejecución de estas obras camineras.

Sin embargo, dentro de esta Comisión se hizo una indicación para incluir a la Municipalidad de Machalí en el monto de los empréstitos que se contratarían, y se olvidó de considerar el costo mayor que tendría la pavimentación del camino de Rancagua a Machalí y, al mismo tiempo, el mayor aporte de fondos que permitiera aumentar este empréstito.

Por esta razón, la Comisión de Hacienda modificó este artículo aumentando de treinta a treinta y dos millones de pesos la suma que es necesaria para la pavimentación de todos estos caminos. Al mismo tiempo, mantuvo el impuesto que se establece del dos por mil sobre el avalúo de los bienes raíces.

Hay que aceptar, entonces, la modificación introducida por la Comisión de Hacienda que eleva a treinta y dos millones de pesos la suma de los empréstitos que se contratarían en conjunto.

En el artículo 1.º se habla de que se podrán contratar uno o varios empréstitos directos o por emisión de bonos, dejando esta facilidad a las Municipalidades para que puedan contratar directamente uno o varios empréstitos, a fin de que no haya necesidad de recurrir a una nueva ley para autorizar otro empréstito.

También dice este artículo que si el empréstito se colocara directamente el tipo de interés no podrá ser superior a un ocho por ciento, para evitar de que se pueda colocar en el día de mañana empréstitos directos a intereses que perjudicarían a las comunas afectadas. La amortización no podrá ser inferior al uno por ciento, es decir, se deja una válvula para que la amortización pueda ser mayor. No se deja rígida la amortización.

El artículo segundo se refiere a las inversiones que estas Municipalidades harán de este empréstito de treinta y dos millones de pesos. Para ello se acogen a la actual ley 4.851, en lo relativo a la erogación particular.

En realidad, estas Municipalidades van a cobrar a los contribuyentes con impuestos del dos por mil sobre el avalúo de los bienes raíces, y por lo tanto, van a servir de intermediarias de estos contribuyentes para hacer una erogación particular, que se depositará en los fondos de caminos, para que, cumpliéndose con los requisitos establecidos en la ley 4.851, el Fisco aporte una cantidad doble a la depositada.

El señor MONTANE.—¿Me permite, Honorable Diputado?

El señor CORREA LARRAIN.—Con todo gusto.

El señor MONTANE.—El Fisco, al invertir una cantidad doble a las sumas que van a aportar dichas Municipalidades por erogación particular, de acuerdo con la ley 4.851, va a tener que aportar sesenta y cuatro millones de pesos en cinco años, o sea, cada año va a tener que aportar doce millones y tantos miles de pesos. Este aporte que va a hacer el Fisco ¿se va a efectuar con cargo al Presupuesto Ordinario de la Ley de Caminos?

El señor CORREA LARRAIN.—Con cargo a los fondos generales de la nación.

Actualmente la ley 4.851 no establece límite para las erogaciones particulares. Estas erogaciones pueden ser de treinta, cuarenta y cien millones de pesos. Como digo, no existe ningún límite para estas erogaciones particulares.

El señor MONTANE.—¿Y cuánto necesitará la Dirección de Caminos cada año para esta obra?

El señor CORREA LARRAIN.—La erogación se hace un año antes y el Fisco, al año siguiente aporta el doble de lo que se ha depositado, o sea, el Fisco puede perfectamente hacer el cálculo de lo que va a necesitar para estas erogaciones.

El señor MONTANE.—Yo querría saber, Honorable colega, de dónde puede sacar el Fisco este dinero, porque en esta forma puede llegar un momento en que las demás provincias queden totalmente desprovistas de fondos para atender sus propias obras camineras.

El señor CORREA LARRAIN.—Como decía, la ley no estableció ningún límite para las erogaciones particulares; y es lógico que así haya sido, porque entonces habría sido ponerle una cortapisa al esfuerzo particular que desea hacer estas erogaciones, y lo hace un año antes que los fondos respectivos se ocupen. Y si el Fisco dió esta facilidad, lo hizo para que se hicieran estas erogaciones sin fijar límite y con muy buen criterio.

Por eso es que la ley establece que la cuota fiscal deberá consultarse en el presupuesto del año siguiente al en que se hizo el depósito. En el proyecto que tratamos se consultó, para evitar, justamente, que el Fisco tuviera

que afrontar un aporte tan grueso como sería el de 64 millones de pesos, que la cuota fiscal se entregaría en cuotas fraccionadas durante cinco años, para darle así al Estado la facilidad prudente para entregar el aporte que le corresponde en virtud de la Ley 4.851.

El señor BUSTOS.—¿Me permite una interrupción, Honorable colega?

El señor ECHEVERRÍA.—¿Me permite una sola palabra, Su Señoría?

El señor CORREA LARRAIN. — Con mucho gusto, Honorable colega.

El señor ECHEVERRÍA.—El tenor de mi Honorable colega sería que, en virtud de este aporte extraordinario del Fisco a las obras camineras emprendidas por las Municipalidades mencionadas, se terminarían los fondos disponibles para caminos, en perjuicio de otras provincias; pero este peligro no existe, señor Presidente, porque el Fisco entrega estos dineros no con cargo a los dineros del fondo de caminos, sino que con cargo a las rentas generales de la Nación.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— Al aumento vegetativo.

El señor ECHEVERRÍA.— De tal manera que no hay tal peligro en esto.

El señor MONTANE.—Si es así, está muy bien.

El señor CORREA LARRAIN.— Siento no haber captado, como lo ha hecho el Honorable señor Echeverría, la pregunta que ha formulado Su Señoría.

Por mi parte, estoy profundamente satisfecho de que mi Honorable colega haya aclarado la duda que Su Señoría tenía.

El artículo 3.º del proyecto se refiere al aporte fiscal y dice que este aporte fiscal se hará en cinco cuotas iguales en cada uno de los cinco años siguientes a la vigencia de la presente ley; es decir, se le da al Fisco una facilidad que no tiene por la Ley N.º 4.851, de hacer fraccionado este aporte, que se le exige de una sola vez. Es lógico que no se exigiera en un año los \$ 64.000.000, puesto que la construcción de la obra va a demorar un lapso de tiempo que se calcula en 5 años, o sea, que el aporte del Fisco se va a hacer, como decía el Honorable señor Montané, fraccionado en anualidades de doce millones y tantos mil pesos.

El artículo 4.º se refiere a que los fondos que resulten del empréstito más el aporte fiscal se destinarán exclusivamente al estudio, ejecución de los caminos nombrados, pago de las expropiaciones necesarias y construcción de las obras de arte cuyo costo unitario no exceda de \$ 500.000; aquellas cuyo costo sea superior deberán incluirse en el Plan Extraordinario de Obras Públicas.

Señor Presidente, yo deseo hacer una aclaración respecto de estas obras de arte de un costo superior a \$ 500.000. Cuando se trató

en la Comisión de Gobierno este artículo, se encontraba presente el señor Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación, y varios Honorables Diputados, justamente alarmados por el alcance de este artículo, preguntaron al señor Ministro si no había inconveniente en la aceptación de esta cláusula establecida en el artículo 4.º. En realidad, la única obra de arte superior a \$ 500.000 que habría que construir sería el puente sobre el río Cachapoal, frente a Peumo. El señor Ministro, como consta en el informe de la Comisión, declaró que no había inconveniente, puesto que la construcción de ese puente era de un valor de \$ 6.000.000 y su construcción estaba incluida en el Plan Extraordinario de Obras Públicas; o sea, que el Gobierno no aceptaba la redacción del artículo 4.º, que establece que las obras de arte cuya ejecución sea superior a \$ 500.000, serán de cargo del Plan Extraordinario de Obras Públicas.

El artículo 5.º se refiere al servicio del o de los empréstitos que se contraten. La Honorable Comisión de Hacienda introdujo en este artículo importantes modificaciones. La Comisión de Gobierno Interior había aceptado el financiamiento del servicio por dos fuentes de ingresos, que eran: un impuesto adicional de un dos por mil sobre el avalúo de los bienes raíces de las comunas afectadas, y un impuesto a la bencina que se expendiera dentro del territorio de la provincia de O'Higgins y del Departamento de Melipilla de la provincia de Santiago.

La Honorable Comisión de Hacienda estimó, con toda razón, que este impuesto era de difícil percepción y que, además, excedía la suma necesaria para hacer el servicio del empréstito a contratarse, ya que el impuesto adicional del dos por mil iba a rendir 3.265.000 pesos al año para cubrir un empréstito de 32 millones de pesos; o sea, el servicio del empréstito estaba cubierto con creces, y, en consecuencia, el impuesto a la bencina no era necesario.

Por esta razón desestimó el impuesto que establece la letra b) del artículo 5.º; yo creo, señor Presidente, que la Honorable Cámara debe aceptar este criterio de la Honorable Comisión de Hacienda.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor ATIENZA (Vicepresidente). — Ruego a Sus Señorías se sirvan guardar silencio.

El señor CORREA LARRAIN.—El artículo 6.º se refiere a la ejecución misma de las obras: a las bases, especificaciones y a su trazado. Entrega a la Dirección General de Obras Públicas y al Presidente de la República todo lo relacionado con el trazado, la ejecución y las especificaciones del futuro

camino o de los futuros caminos. Entonces, la ley no se refiere en absoluto a las condiciones técnicas del trazado, sino que entrega a quienes tienen mayores conocimientos, mayores medios y un criterio mejor formado sobre la materia, el trazado mismo del camino, su recorrido, sus especificaciones, etc.

El artículo 7.º se refiere a que los impuestos se cobrarán a partir de la colocación de los bonos o la contratación del o de los empréstitos, es decir, las contribuciones no se podrán cobrar antes de que los empréstitos hayan sido colocados.

El artículo 8.º se refiere a las expropiaciones necesarias.

En este artículo, la Comisión de Gobierno Interior también modificó el texto primitivo del proyecto, disponiendo que las expropiaciones se harán en conformidad a lo dispuesto en el Título XV del Libro IV del Código de Procedimiento Civil, por considerar estas disposiciones más convenientes y más ajustadas a la ley.

El artículo 9.º autoriza al Banco Central de Chile, a la Caja Nacional de Ahorros y a la Corporación de Fomento de la Producción para tomar el o los empréstitos; es decir, si se contratan directamente.

La Comisión de Hacienda también modificó este artículo, suprimiendo la referencia al Banco Central de Chile, por considerar que esta institución tiene un fin específico que no es, precisamente, conceder empréstitos a los Municipios. Esto vendría, además, a significar, en la realidad, una inflación. Suprimió, pues, al Banco Central de Chile y mantuvo a la Corporación de Fomento, porque estimó que la Corporación cumplía específicamente su fin al ayudar a la pavimentación de un camino, cosa que constituye un fomento efectivo a la producción.

En resumen, la Comisión mantuvo la autorización a la Corporación de Fomento y a la Caja Nacional de Ahorros para tomar estos empréstitos.

Creo que la Honorable Cámara debe aceptar el informe de la Comisión de Hacienda en esta supresión, del Banco Central, de este artículo.

El artículo 10 se refiere a los intereses y amortización extraordinarios, entregando a la Caja Autónoma de Amortización de la Deuda Pública el manejo de esta materia.

El artículo 11 se refiere a los Presupuestos Municipales, y establece que deben consultarse partidas de ingresos y egresos en sumas iguales al servicio de los bonos o empréstitos y de intereses y amortizaciones ordinarias y extraordinarias.

El artículo 12 ha sido suprimido por la Comisión de Hacienda, porque se relaciona con el impuesto de la bencina.

El artículo 13 se refiere a la vigencia de

la ley, que será desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial".

Señor Presidente, creo que he dado a la Honorable Cámara todos los informes relacionados con la Comisión de Gobierno Interior en cuanto a este proyecto de ley. Quedo a disposición de todos mis Honorables colegas para aclarar cualquiera duda que se pueda presentar sobre él. Sólo me resta pedir a mis Honorables colegas la aprobación de este proyecto de ley.

Nada más, señor Presidente.

El señor ATIENZA (Vicepresidente).—Tiene la palabra el Honorable señor Rosales.

El señor ROSALES.—Comienzo, señor Presidente, por decir que los Diputados comunistas vamos a prestar nuestra aprobación a este proyecto en su discusión general, porque, evidentemente, él significa y representa una obra de adelanto y de progreso para una rica zona de nuestro país y, porque los comunistas queremos, por sobre todas las cosas, el progreso de nuestra Patria. Por esto mismo luchamos por implantar la reforma agraria, para que algún día la tierra en nuestra patria sea de los hombres que la trabajan, de los que la hacen producir, de los que la riegan con su sudor, con su sangre y con sus lágrimas. Por eso es que propiciamos, señor Presidente, la industrialización del país; para que se levanten fábricas, talleres, usinas; para que se abran caminos, se construyan ferrocarriles, se siembre el país de escuelas y se convierta alguna vez en realidad el sueño de aquel gran Presidente visionario que fué don Pedro Aguirre Cerda, que quiso hacer de Chile una sola y gran escuela de civismo, de democracia y de libertad, con su lema patriótico de "Gobernar es educar". Por eso queremos también la reforma de nuestras leyes fundamentales para que alguna vez haya en Chile una auténtica y verdadera democracia que sea capaz de proporcionar bienestar y felicidad a nuestro pueblo.

Pero queremos reparar, señor Presidente, en algunas graves e injustas omisiones que contiene el proyecto.

Desde luego, se ha omitido, no sé si voluntaria o involuntariamente, incluir en él a la Comuna de Rengo. Se ha hecho arrancar este camino desde Pelequén y no de Rengo, siendo Rengo una importante ciudad, cabecera de departamento, con veinte mil habitantes, con una serie de industrias progresistas, y siendo, además, el centro de una extensa y rica región agraria. Rengo es una ciudad que ha sido duramente castigada; tiene desde luego un castigo natural y lo constituye, señor Presidente, ese cordón suicida de latifundios que la rodea. Allí viven hacendados poderosos, sin ninguna sensibilidad social, egoístas retardatarios que en

nada contribuyen al progreso de la ciudad de Rengo.

Ha sufrido también el castigo de grandes y poderosos monopolios chilenos. Saben los Honorables Diputados que en Rengo funcionó una fábrica de fósforos, que daba trabajo a un numeroso grupo de connacionales nuestros y que contribuía al progreso de la ciudad. Y, señor Presidente, el monopolio de Talca, siguiendo la odiosa política de todos los monopolios y a fin de tener en sus manos el dominio total de esta industria, apagó los fuegos de la fábrica de Rengo, e impidió que continuara en esa ciudad tan importante industria.

Pero Rengo ha seguido luchando heroicamente. Y yo quiero rendir aquí, esta tarde, un homenaje emocionado a esos hombres progresistas de la ciudad, que han defendido sus industrias contra la voracidad insaciable de los grandes monopolios, contra la inercia gubernativa; porque tengo que decir también que, a pesar de tener 20,000 habitantes y miles y miles de obreros que trabajan en las industrias, no cuenta hasta este momento con una población obrera. Existe esta situación, señor Presidente, a pesar de que reiteradamente sus autoridades y sus organizaciones políticas y sindicales han pedido que se levante allí una población para domiciliar a miles de familias proletarias.

Había en Rengo, señor Presidente, un Juzgado del Trabajo, que atendía todos los juicios de esta especie que allí frecuentemente se suscitan; pues bien, Honorables colegas se suprimió ese Tribunal y toda esa gente tiene ahora que viajar a Rancagua para poder solucionar los conflictos.

Yo espero que esta tarde la Honorable Cámara ha de prestar aprobación a dos proyectos de acuerdo que he presentado en el sentido de pedir la construcción de una población obrera para Rengo y de solicitar que se restituya a esa ciudad el Juzgado del Trabajo, que allí funcionó hasta hace poco tiempo.

¿Por qué se ha omitido de este plan, señor Presidente, a la Comuna de Rengo? ¿Es acaso ésta una cuestión ocasional? Yo estimo que no y creo ver en el fondo de todo esto una sorda y ciega venganza del latifundio feudal de la provincia de O'Higgins, que quiere oponerse al florecimiento industrial de pueblos como Rengo. Por eso es que se le ha eliminado, en circunstancias que tiene todos los derechos para que desde allí arranquen estos caminos, que van a llevar progreso a todo el resto de la provincia e, incluso, a las provincias vecinas.

Vamos, pues, a proponer una indicación en el sentido de que se modifique el texto de este proyecto de ley, a fin de que se establezca en él que estos caminos partirán desde Rengo, porque esa ciudad se lo merece, porque ha

ganado su adelanto local batallando y porque es una ciudad donde comienza a florecer una progresista industria...

El señor CORREA LARRAIN.— ¿Me permite una interrupción, Honorable Diputado?

El señor ROSALES.— Con todo agrado, Honorable Diputado.

El señor CORREA LARRAIN.— Quisiera saber, Honorable colega, cómo está redactada esa indicación respecto a Rengo, por donde dice que va a pasar ese camino. ¿En qué forma va a quedar?

El señor YAÑEZ.— ¿Me permite, Honorable Diputado, con la venia del Honorable señor Rosales?

El señor ATIENZA (Vicepresidente).— Con la venia del Honorable señor Rosales, tiene la palabra, Su Señoría.

El señor YAÑEZ.— Como el Honorable señor Rosales ha usado de la palabra primero que yo, advirtiéndome que concurre conmigo en la misma apreciación, debo anticipar a Su Señoría que tengo redactadas tres indicaciones, que inciden precisamente en este mismo proyecto. Cuando llegue la oportunidad en que yo pueda usar de la palabra, se las explicaré.

El señor CORREA LARRAIN.— ¿Me permite, Honorable Diputado?

El señor ROSALES.— Señor Presidente, hay además, en este proyecto, otra omisión que me parece muy grave. Se ha omitido en él un camino de enorme importancia para la provincia, y es el de Rancagua a Coya, ruta de enorme trascendencia. Coya es hoy día una ciudad prácticamente aislada; no tiene otro vínculo de comunicación con el resto de la provincia que una vieja huella que corre por las faldas de los cerros de Machalí; huella peligrosa en donde han ocurrido serios y fatales accidentes; huella que se inutiliza totalmente durante la temporada de invierno.

Saben los Honorables colegas que en las márgenes del río Cachapoal, a pocos kilómetros hacia el noroeste de la ciudad de Rancagua, se está construyendo actualmente la planta hidro-eléctrica "El Sauzal", que proporcionará energía eléctrica a toda la vasta zona comprendida entre Santiago y Chillán, si mal no recuerdo.

Esta obra debió haber sido entregada al servicio del público en diciembre del año próximo pasado; pero no lo fué debido al sabotaje criminal que allí se ha hecho por los jefes de la Corporación de Fomento y por los robos que allí se han cometido, y que yo he denunciado en esta Honorable Cámara y, por lo cual, llegué a pedir que se designara una Comisión investigadora a fin de que fuera a conocer cómo se estaban derrochando y robando los dineros fiscales. Porque, señor Presidente, la Corporación de Fomento trabaja

con dineros del Estado, con dineros de todos los chilenos, y es necesario que alguien vaya a comprobar cómo allí se ha hecho sabotaje, descartado y criminal, y cómo se han cometido verdaderas infamias.

Desgraciadamente, por la oposición del Honorable Diputado Correa Larrain, no se nombró esa Comisión.

El señor CORREA LARRAIN.— ¿Me permite, Honorable colega?

El señor ROSALES.— Por esta circunstancia...

El señor CORREA LARRAIN.— ¿Me permite, Honorable Diputado?

El señor ROSALES.— ...estas obras de utilidad pública, que van a servir al progreso de Chile, no podrán terminarse antes de tres o cuatro años más.

Pero, en todo caso, señor Presidente, estas obras le dan una importancia enorme a la ruta a que me he referido, o sea, al camino de Rancagua a Coya.

Porque allí también existe, como saben mis Honorables colegas, un recinto termal: los importantes baños de Cauquenes, que día a día se ven frecuentados por una mayor cantidad de personas que van allí a utilizar sus aguas curativas.

Estas termas, señor Presidente, están abiertas todo el año, de manera que hay tránsito permanente por esta ruta.

El camino está construido hasta las termas precisamente y sólo falta un tramo de cinco kilómetros para unirlo con la localidad de Coya.

Es tan urgente este camino, señor Presidente, es tal el servicio que va a prestar, que los habitantes de Coya, por propia iniciativa, han reunido una suma de dinero para contribuir a costearlo. Si mal no recuerdo, ya han juntado unos treinta y cinco mil pesos, y si no se ha hecho este tramo, que cuesta más o menos medio millón de pesos, ello se debe a la falta de seriedad de la Empresa Braden Copper, que se comprometió a aportar una alzada suma de dinero y a dar toda clase de facilidades a fin de que este corto tramo de camino se construyera, compromisos que esta poderosa Empresa imperialista no ha cumplido, tal vez por ser un camino que va a beneficiar a los chilenos.

Ahora, señor Presidente, también se había olvidado incluir a Machalí en este proyecto, y toca la casualidad de que por estar dentro de sus límites comunales las minas de la Braden Copper Company, esta comuna es la que tiene el más alto avalúo en la provincia; tiene más avalúo incluso que la propia comuna de Rancagua, donde está la capital de la provincia.

El avalúo de los bienes raíces de Machalí alcanza a 245 millones de pesos, en circunstancias que el de Rancagua es solamente de 208 millones.

El señor CORREA LARRAIN.— ¡Cómo dice Su Señoría que se habían olvidado de incluir a Machalí cuando está incluido en el proyecto!

El señor ROSALES.— Sí, señor Diputado, porque la Comisión de Hacienda reparó la omisión.

El señor CORREA LARRAIN.— No, Honorable colega; fué la Comisión de Gobierno Interior la que lo hizo.

El señor ROSALES.— Señor Presidente: sólo se habían acordado de un corto camino que hay entre Rancagua y Machalí, cuya pavimentación se está realizando, como lo sabe el señor Correa Larrain, con fondos del plan extraordinario de obras públicas. El primer tramo ya se está pavimentando de manera que prácticamente dejaban al margen de este proyecto a toda esta comuna. ¿Por qué, señor Presidente? ¿Será porque allí hay diez mil obreros? ¿Será porque esos caminos van a beneficiar a trabajadores y a gente humilde?

Por eso es que me sigue asaltando la duda de que en el fondo de todo esto no haya nada más que una lucha entre el viejo y oscuro latifundio de Chile y los sectores progresistas del país.

El señor CORREA LARRAIN.— Permítame, Honorable colega, ¿quién va a pagar las contribuciones?

El señor YRARRAZAVAL.— ¿Por qué no contesta eso, Honorable Diputado?

El señor ROSALES.— Además, señor Presidente, nos llama poderosamente la atención el financiamiento que se ha dado a este proyecto. La Comisión de Hacienda, según nos ha informado el Honorable señor Correa Larrain, rechazó el financiamiento a base de un impuesto de diez centavos por cada litro de bencina que se iba a expender en la provincia de O'Higgins, pero mantuvo el financiamiento que consulta un impuesto adicional del dos por mil que grava a todos los bienes raíces de la provincia.

Señor Presidente, es indudable que se trata de una obra de interés colectivo y general. Esto nadie puede discutirlo. Pero nosotros creemos que ya es tiempo que, en este país, paguen más los que tienen más y no se siga la política de financiar obras, exclusivamente, con aportes de la colectividad o del Estado. Digo esto, señor Presidente, porque en la provincia de O'Higgins, a la que represento en esta Honorable Cámara, hay una amarga y triste experiencia. Esta experiencia está, más concretamente, en el departamento de Cachapoal. Desde hace muchos años — no sé cuántos — los habitantes de Peumo han estado reclamando la construcción de un puente que los llgue con la vecina localidad de Larmahue, puente que, en aquellos años, costaba algo así como un millón de pesos. El Honorable señor Correa

Larraín, que es vecino de esos lados, tiene que saber estas cosas mejor que yo.

El señor CORREA LARRAIN.— Sin duda.

El señor ROSALES.— Ahora debe costar mucho más. ¿Qué ocurrió en aquel entonces, señor Presidente? En ese tiempo era Senador de la República un señor Ossa Covarrubias, que tiene un fundo al otro lado, frente a esta localidad de Larmahue a que me he referido. Entonces, el señor Ossa Covarrubias vino a Santiago y se las arregló como él sabía y sabe hacerlo. Como don Arturo Alessandri debía al señor Ossa Covarrubias favores de carácter electoral, le hizo construir un puente en su fundo de "Codao" para su uso personal.

El señor CONCHA.— Eso es falso. Todo lo que dice Su Señoría es falso.

El señor ROSALES.— Mientras tanto, los habitantes de Peumo siguen esperando el puente que los une a Larmahue.

El señor CORREA LARRAIN.— El puente está sobre el Cachapoal.

El señor ROSALES.— ...y el señor Ossa Covarrubias tiene un puente para su uso personal.

El señor CORREA LARRAIN.— Pregúnteselo a los habitantes de Pichidegua. Parece que Su Señoría no conoce nada de esto.

El señor CONCHA.— No tiene idea.

El señor ROSALES.— ¿A quién presta servicios este puente? ¿Acaso no sabemos que otros Senadores en Chile se han hecho construir tranques, caminos, ferrocarriles, en sus propios fundos?

¿Acaso no sabemos, señor Presidente, que algunos son dueños de fundos porque han corrido los cercos y han matado a los indios, como yo lo he visto en el sur?

El señor CONCHA.— ¡Esta es una colección de disparates!

El señor ROSALES.— Queremos que esto termine alguna vez. Por eso vamos a modificar el financiamiento del proyecto, pues creemos que estos caminos no pueden tener la misma importancia, por ejemplo, para los Honorables señores Morandé, Correa Larraín, poderosos terratenientes de la provincia de O'Higgins, cuyos productos seguramente desfilarán diariamente por estos caminos en potentes camiones que los llevarán a todas partes, no pueden tener la misma importancia que para Juan Pérez, vecino de Corcolén, que tiene un rancho que vale dos mil pesos y que los va a recorrer una vez al año descalzo, o con ojotas, pero seguramente a pie.

El señor CORREA LARRAIN.— Los grandes propietarios van a pagar más, Honorable Diputado.

El señor ROSALES.— Lo justo es que estos caballeros millonarios y multimillonarios contribuyan con una mayor cantidad a financiar estas obras, ya que es a ellos a quienes esta ley va a beneficiar especialmente...

El señor CORREA LARRAIN.— El proyecto dice que los grandes propietarios van a pagar más.

El señor ROSALES.— ...porque se van a valorizar sus fundos.

El señor YRARRAZAVAL.— Lea el proyecto, Honorable Diputado...

El señor ROSALES.— Estos caballeros son los que más se van a beneficiar con la construcción de estos caminos.

El señor ALESSANDRI.— Se establece una contribución proporcional, Honorable colega.

El señor ROSALES.— Por eso, vamos a formular una indicación para liberar de impuesto a todas aquellas propiedades y predios que tengan un avalúo menor de doscientos mil pesos.

Creo que de esta manera interpretamos el pensamiento y el sentir de todos los habitantes de esa rica zona que yo represento aquí en la Cámara.

Nada más, señor Presidente.

El señor ATIENZA (Vicepresidente).— A continuación, tiene la palabra el Honorable señor Ahumada.

El señor LABBE.— ¿Quiere permitirme una palabra, señor Vicepresidente? ¿Hay muchos inscritos para usar de la palabra en la discusión general de este proyecto de ley?

El señor ATIENZA (Vicepresidente).— Hasta el momento están inscritos los Honorables Diputados señores Ahumada, Yáñez y Santandreu.

El señor LABBE.— ¿Por qué no me inscribo a continuación, señor Presidente?

El señor BRAÑES.— Y a mí, en seguida, señor Presidente.

El señor ATIENZA (Vicepresidente).— Muy bien, Honorables Diputados.

Puede usar de la palabra el Honorable señor Ahumada.

El señor AHUMADA.— Deseo, en primer término, agradecer las palabras pronunciadas por mi distinguido colega del Partido Comunista, señor Rosales, pues él ha abogado por que el punto inicial de este camino sea Rengo.

Deseo agradecer las palabras que ha pronunciado el Honorable señor Rosales, porque el Diputado por Santiago que habla, es nacido en Rengo.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor AHUMADA.— ¿Qué es lo que acaba de decir el Honorable Diputado, que no le oí?

El señor CONCHA.— Ha dicho que el hecho de haber nacido Su Señoría en esa ciudad, es motivo suficiente para que nazca también de ahí el camino por construirse.

El señor AHUMADA.— Agradezco la buena voluntad que tiene para conmigo el Honorable señor Concha; pero debo manifestar a los Honorables Diputados conservadores que no

tengo interés particular alguno que defender en Rengo, sino que, única y exclusivamente, me mueve el afecto que siento por mi ciudad natal.

Cuando se construyó el ferrocarril transversal que va hacia Las Cabras, no se le hizo partir desde la ciudad de Rengo, sino de Pelequén, que no tiene la importancia de aquella progresista ciudad. Y ahora se quiere repetir, voluntaria o involuntariamente, como decía el señor Rosales, el mismo error.

Yo quiero agregar a los antecedentes dados por el Honorable Diputado, algunos datos que tienen relación con el capital industrial de esta ciudad y, al mismo tiempo, con su avalúo territorial.

El capital industrial de Rengo alcanza, aproximadamente, a doscientos millones de pesos.

El señor YÁÑEZ.— Son más de trescientos millones, Honorable colega.

El señor AHUMADA.— Aparte de esto, el avalúo territorial llega a cerca de trescientos millones de pesos.

En la indicación que hemos formulado en colaboración con el Honorable señor Yáñez, hemos tratado de corregir esta grave omisión. Ella tiene por objeto modificar el Art. 1.º a fin de que el camino parta desde la Comuna de Rengo, pasando por Panquehue, hasta Malloa. Es decir, por una zona que tiene un avalúo territorial de cerca de setenta millones de pesos.

Creo, señor Presidente, que la Honorable Cámara no debe cometer el error en que se ha incurrido en legislaciones anteriores, cuando se construyó el ferrocarril que parte actualmente de Pelequén hasta Las Cabras.

Si se desea, señor Presidente, sin proteger intereses particulares, despachar un proyecto que beneficie a la colectividad, que fomente la producción, y permita, al mismo tiempo, traer hacia la capital en forma más expedita los productos agrícolas e industriales, es conveniente, a todas luces, que este camino parta de la progresista ciudad de Rengo.

He querido agregar estos antecedentes a los ya expresados por el Honorable señor Rosales, para que la Honorable Cámara medite en este problema, ya que la construcción de caminos transversales trae indudablemente un aumento y facilidad en la distribución de los productos y, especialmente de aquellos de exportación, que irían por este camino en forma más expedita hacia Melipilla y San Antonio, y también a la capital. En consecuencia, la Representación Parlamentaria Radical apoya el proyecto con las modificaciones ya enunciadas.

Es todo lo que quería manifestar, señor Presidente.

El señor YÁÑEZ.— Pido la palabra, señor Presidente.

El señor ATIENZA (Vicepresidente).— Puede usar de ella Su Señoría.

El señor YÁÑEZ.— Señor Presidente, como la hora va avanzando y mi propósito es de que este proyecto sea aprobado en esta sesión, y no quede relegado al olvido, voy a concretar mis observaciones en no más de tres minutos. Yo rogaría a los demás colegas que harán uso de la palabra a continuación, que tengan presente este mismo deseo, y procuren concretar sus puntos de vista.

Este proyecto, de iniciativa del Honorable señor Correa Larraín, que suscribimos con gusto los Diputados que pertenecemos a la representación parlamentaria de la provincia, viene a llenar una exigencia por demás justificada, y si el señor Correa Larraín, por sus actuaciones anteriores, había justificado sobradamente su designación de Diputado ante la Honorable Cámara, agrega con este proyecto una obra de gran importancia para la provincia, y de eterna recordación.

Yo, por mi parte, como Diputado de la provincia, le rindo el homenaje que se merece.

El señor CORREA LARRAIN.— Muchas gracias.

El señor YÁÑEZ.— Indudablemente que un proyecto de esta naturaleza no puede solucionar todos los problemas camineros de la República. Es muy difícil que un proyecto pueda abarcar todos los aspectos, y pueda ser el desiderátum de todos los problemas camineros que hay en una provincia. Es por eso que, indudablemente, este proyecto no consulta caminos que tienen gran importancia, como por ejemplo, el que va de Coya a Machalí, y otros. Pero el proyecto en debate soluclona las cuatro quintas partes del problema caminero de la provincia. Naturalmente, y por las consideraciones que he dado, se incurrió en un olvido lamentable, como ya lo han hecho presente también los Honorables señores Ahumada y Rosales. El Departamento de Caupolicán, cuya capital es Rengo, y que es el primero de la provincia por su importación industrial y agrícola, queda en virtud de este proyecto totalmente aislado. Debo recordar a la Honorable Cámara algo que tal vez muchos Honorables Diputados ignoran, y es que su capital, Rengo, tiene treinta y tantas industrias, y, entre ellas, cuatro que son únicas en el país en su género. Debo recordar también que tiene un capital en giro de cerca de \$ 300.000.000 y, además, un valle agrícola, que quizás sea el más fértil de la región. Sin embargo, por este proyecto queda abandonado y totalmen-

te aislado, sin poder llevar su producción hasta otras zonas. Por eso es que en la compañía honrosa del Honorable señor Ahumada he presentado varias indicaciones para corregir esta omisión, una de las cuales consiste en anteponer en el artículo 1.º a la palabra Malloa, comuna del Departamento, la palabra Rengo, que es la capital. Naturalmente que si Rengo va a recibir este beneficio, lo justo es que también contribuya con su aporte y, entonces, por otra indicación, incluimos también a Rengo en la obligación de contribuir con el 2 por mil de la propiedad raíz para llevar a cabo esta obra.

El señor ALESSANDRI.— En ese caso, el proyecto tendría que volver a la Comisión de Hacienda.

El señor YÁÑEZ.— Es lógico también que los detalles técnicos de este camino no queden incluidos en este proyecto de ley. Será la Dirección General de Obras Públicas la que, de acuerdo con él va a fijar el trazado definitivo del camino. De manera que no podemos decir todavía si este camino va a pasar por el kilómetro tal o cual; serán los organismos técnico del Estado los que indicarán cual va a ser su dirección definitiva. Eso sí, que debe indiscutiblemente partir de Rengo, Panquehue y Malloa.

Yo comprendo que al discutirse el problema caminero de una zona, se desee incluir a todos los demás caminos que son necesarios; pero yo digo al Honorable señor Rosales que no por hacer una obra completa, malogremos esta iniciativa que ya soluciona en cuatro quintas partes el problema caminero de la provincia.

En homenaje a la brevedad, y para que este proyecto logre ser aprobado en esta misma sesión, renuncio al uso de la palabra y mantengo las indicaciones formuladas en compañía del Honorable colega, señor Ahumada, en defensa de Rengo.

Nada más, señor Presidente.

El señor ATIENZA (Vicepresidente).— Está inscrito, a continuación, el Honorable señor Santandreu.

Su Señoría tiene la palabra.

El señor SANTANDREU.— Honorable señor Presidente, haciéndome eco de la petición formulada por el Honorable señor Yáñez, voy a decir solamente dos palabras para manifestar mi absoluta conformidad con este proyecto.

A requerimiento del Honorable señor Correa Larraín, tuve también la suerte de firmar la moción que originó el proyecto de ley que conoce ahora la Honorable Cámara.

En realidad, este proyecto llena una necesidad muy sentida de la Provincia de O'Higgins y estoy seguro que esta Honorable Sala se servirá prestarle su aprobación.

Debo manifestar, que no comparto los temores del Honorable señor Rosales. Ha ha-

bido incuestionablemente, algunas omisiones involuntarias, que la Honorable Cámara va a solucionar en este momento. Me refiero a Coya y Rengo.

Es indispensable que el camino de Coya sea considerado en esta ley, porque él va a unir un centro de importancia que está hoy día totalmente aislado a las principales ciudades de la región.

Le corresponde a Coya la suerte de pertenecer a una comuna que —como lo ha dicho muy bien el Honorable señor Rosales— es una de las más ricas de la provincia: Machalí.

Si Machalí va a contribuir al financiamiento de este proyecto con una gran suma, lo justo es que sean también considerados sus intereses.

Además, para qué voy a repetir las palabras del Honorable señor Yáñez sobre la omisión de Rengo en este proyecto. Ella ha sido una omisión absolutamente involuntaria; y creo que este proyecto debe considerar esta situación, estableciendo un trazado del camino que tome en cuenta a Rengo, Panquehue o Los Naranjales y Malloa, no sólo por la importancia que tienen en la provincia, sino que en la República entera, por ser una región muy fértil y en donde la propiedad está muy subdividida.

Quiero salvar, sin embargo, una apreciación del Honorable señor Rosales, con respecto al puente de Codao.

Este puente es completamente necesario y se construyó considerando una situación especial: precisamente para unir una zona que estaba completamente aislada Pichidegua y ese ramal. Tocó la coincidencia que el nuevo puente, que se construyó en tiempos de S. E. el Presidente don Pedro Aguirre reemplazó a otro que estaba muy viejo, que ya no estaba en condiciones para el servicio.

Creo que el actual puente que se consulta en este proyecto debe construirse en la parte de Larmahue, para unirlo con Peumo. Esto será muy conveniente porque ocurre que Larmahue queda frente a Peumo, en la parte más angosta del río Cachapoal donde la construcción sería de mucho menos costo.

El señor CORREA LARRAÍN.— ¿Me permite, señor Diputado?

El señor SANTANDREU.— Con todo gusto.

El señor CORREA LARRAÍN.— En el proyecto no se consulta ningún trazado de camino ni ningún lugar determinado para puente. La Dirección General de Obras Públicas, de acuerdo con su criterio y conocimiento hará el trazado y ubicará los puentes donde mejor convengan. Es decir, no se considera este punto en el proyecto, ni tampoco nosotros podríamos entrar a discutirlo.

El señor SANTANDREU.— Como Su Señoría sabe, y no me dejará faltar a la verdad en este momento, Larmahue está frente a Peumo y sería el lugar de construcción más fácil, de menor costo para un puente como ya lo he expresado.

Como veo que en el proyecto no se dice nada y existe otra indicación para que este puente sea paralelo al Ferrocarril, con lo cual en nada se beneficiaría esa zona productiva, formulo estas observaciones, que oportunamente pueden ser tomadas en cuenta.

En realidad, el proyecto en sí es sumamente necesario. Es la aspiración unánime de la Provincia de la cual soy uno de sus representantes. Uno, pues, mis palabras a las del Honorable señor Yáñez, y felicito al Honorable Diputado señor Correa, autor del proyecto, al que pido a la Honorable Cámara se sirva prestarle su aprobación.

El señor ATIENZA (Vicepresidente). — ¿Desea hacer uso de la palabra el Honorable señor Correa Larrain?

El señor CORREA LARRAIN.— En homenaje al pronto despacho del proyecto, no lo haré, señor Presidente.

El señor ATIENZA (Vicepresidente). — Su Señoría puede hacerlo, puesto que es Diputado informante.

Corresponde el uso de la palabra al Honorable señor Labbé.

Tiene la palabra Su Señoría.

El señor LABBE.— Señor Presidente, creo también de mi obligación, como Diputado por O'Higgins, expresar algunas palabras frente al debate originado por este proyecto que tiene tanta trascendencia y que, sin duda alguna, significará una pauta para el progreso caminero no sólo de esta región sino de muchas otras. Naturalmente que, en términos generales, lo acepta, tal como ya lo han manifestado otros Honorables colegas. Pero quiero detenerme en algunos aspectos. Y quiero detenerme porque debemos escuchar, lógicamente y en cumplimiento de nuestro mandato, las aspiraciones y los anhelos de los habitantes de la zona.

Es así como los pobladores y los hombres de la producción, de trabajo y de esfuerzo de la importante región de Pelequén, mantienen con insistencia la necesidad de que el trazado inicial del camino que va a unirnos hasta Santiago, tenga su origen precisamente en esa ciudad de Pelequén. Al mismo tiempo, se escucha la voz de los habitantes de la capital del departamento de Caupolicán, de la ciudad de Rengo, a la cual, por su esfuerzo, por su progreso y por el espíritu de sus habitantes, todos los sectores de la Cámara le han rendido muy justo homenaje, y al que, por cierto, adhiero con todo mi fervor y con todos mis sentimientos.

En consecuencia, se perfila una especie de colisión de anhelos, una especie de lucha entre unos y otros, para determinar o apreciar la mejor forma que corresponda al interés público, al país y a la región, respecto de esta obra que se va a emprender y cuya iniciativa pertenece a mi distinguido colega el Honorable Diputado señor Correa Larrain.

Debemos, entonces, consultar estos deseos de bien público y de progreso sin considerar, por supuesto, otros antecedentes que no puedan traerse a un estudio serio, como el que ha emprendido la Honorable Cámara.

Estimo, señor Presidente, que podría armonizarse en una fórmula de justicia el anhelo de ambas regiones y podría, en consecuencia, ampliarse este proyecto de ley estableciendo un camino eje transversal, que pasara hacia el Poniente, partiendo, precisamente, desde Rengo, y que continuara a través de esa riquísima y poblada zona de Panquehue y otros lugares, donde hay multiplicidad de pequeños propietarios y donde hay, en suma, variadas actividades y que terminara empalmándose en la ruta más próxima a Malloa, que fijaría el trazado del camino que se iniciaría desde Pelequén, quedando así la ciudad de Pelequén como punto inicial, y Rengo con su carretera propia de recepción y envío aportándole una nueva e importante posibilidad.

Tendría Rengo una ruta central, una ruta que saldría de su nervio vital mismo y atravesaría riquísimas regiones, para conducirse por un camino que tomara el empuje, como decía, de la ruta pavimentada. Y al mismo tiempo, desde Pelequén, conservándose los términos del proyecto, nacería la otra ruta, a la cual acudirían también las proximidades de Rengo y en una forma específicamente especial, la afluencia de productos y de tráfico que viene desde el sur, de San Fernando y de toda la provincia de Colchagua.

Creo, señor Presidente, y lo digo con todo el buen espíritu que siempre demuestro en las observaciones que hago en la Honorable Cámara, frente a un proyecto de ley, que éste sería más perfecto si se consultaran otras vías transversales.

Otras zonas, tan importantes como las que en este proyecto se mencionan y como las que han señalado los Honorables señores Rosales y Santandreu, requieren de caminos pavimentados.

Creo que el trazado sería completo si fuera abriéndose hacia rutas transversales, a través de los centros más importantes de la provincia de O'Higgins, como sería en el norte, con un brazo hacia el oriente que llegara hasta Codegua; como sería con otro trazado transversal que diera salida a Olivar. Coinco, Guacarhue y la Quinta de Tilcoco. Todas éstas

zonas, señor Presidente, que están distanciadadas de las estaciones, que no tienen posibilidades de ferrocarril y cuyos pobladores, deben emprender, con sus productos, un recorrido de 40, 50 o más kilómetros, necesitan en forma vital y urgente de caminos permanentes para llegar a los centros que les absorben su producción. Para ellos, la esperanza definitiva y su solución sería el trazado pavimentado transversal empalmado al longitudinal.

No sé, señor Presidente, si este proyecto de ley ha de volver a la Comisión de Hacienda...

El señor ROSALES.—¡Ojalá que no!

El señor LABBE.—Lamentaría que volviera a la Comisión de Hacienda por dos razones: la primera, acaso, porque quiero que este proyecto, que ha costado tantos empeños y fatigas al Honorable señor Correa Larrain, tuviera el más fácil despacho posible y la segunda, porque quisiera que el Parlamento diera una demostración de unanimidad frente a la iniciativa parlamentaria, que es tan escasa por madato constitucional, y cuando esta se proyecta en la forma que aquí se hace, debe tener la más amplia acogida.

Si este proyecto, señor Presidente, tuviera que volver a la Comisión de Hacienda, —condicionado a esto— dejaría insinuadas mis indicaciones para que con el mismo financiamiento que se ha ideado, se consideraran.

Envío a la mesa las modificaciones propuestas, y termino mis observaciones.

Un señor DIPUTADO.—¿Por qué no lo aprobamos en general?

El señor ROSALES.—En general, señor Presidente.

El señor BRANES.—Pido la palabra.

El señor ATIENZA (Vicepresidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor BRANES.—Voy a ser muy breve en mis observaciones, porque ellas van a redundar en gran parte, en lo mismo que hemos oído a los Honorables colegas que representan a la provincia de O'Higgins.

Es el caso señor Presidente, que me toca en suerte ser representante de una zona precisamente colindante con la provincia de O'Higgins y a través de la cual va a pasar este camino al que le atribuyo, —y creo que en esto interpreto el sentir de la totalidad de mis Honorables colegas que representan la octava circunscripción electoral—, la misma trascendencia en el orden económico, exactamente la misma trascendencia que le atribuyen

nuestros Honorables Colegas: de poder obtener que lleguen con más facilidad a los centros de consumo los productos de esta zona de abastecimientos tan rica, agricolamente considerada.

Quiero agregar, señor Presidente, que este camino proyectado va a pasar por varias comunas del departamento de Melipilla, como por ejemplo, por la de Alhué, por la de San Pedro y, aún, por la propia comuna de Melipilla, que, en todo este sector sur, tiene la más alta importancia por su producción agrícola y la gran cantidad de elementos que de allí se sacan, como carbón vegetal y otros productos que hoy día se hace difícil transportar siquiera a la ciudad misma de Melipilla, por su excesiva demanda y la escasez de buenas vías de comunicación.

El señor YANEZ.—¿Me permite, Honorable colega?...

Le ruego a Su Señoría que no tome mis palabras como una impertinencia; pero, como quedan tres minutos, le agradecería a Su Señoría que fuera breve...

El señor BRANES.—Voy a concluir inmediatamente, Honorable colega.

El señor YANEZ.—Muy agradecido.

El señor BRANES.—De tal manera, señor Presidente, que, adhiriendo a las palabras que hemos oído en esta Honorable Cámara con respecto a este camino, quiero agradecer a mi vez, en representación de aquella región, las palabras de estímulo que se han escuchado y la cooperación que solicitamos a la Honorable Cámara, a fin de que se sirva prestarle su aprobación a este proyecto de ley.

Como creo que el proyecto debe volver a Comisión, en virtud de las indicaciones que han sido formuladas, quiero reservarme el derecho para formular en esa oportunidad las observaciones que corresponden.

El señor ATIENZA (Vicepresidente).—¿Ha terminado, Honorable Diputado?

El señor BRANES.—En virtud del tiempo, dejo la palabra.

El señor ATIENZA (Vicepresidente).—Si le parece a la Honorable Cámara, se aprobará en general el proyecto.

Aprobado.

Como sólo quedan dos minutos, se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión a las 15 horas 58 minutos.

Enrique Darrout P.,
Jefe de la Redacción.