

# Sesion 44.<sup>a</sup> ordinaria en 21 de agosto de 1914

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ALDUNATE SOLAR

## Sumario

Se acuerda celebrar sesion en la tarde del presente dia.—Continúa i queda pendiente la discusion del proyecto remitido por la Cámara de Diputados, por el cual se autoriza al Presidente de la República para llevar a cabo por administracion la construccion de ciertas obras públicas.—Se levanta la sesion.

## Asistencia

*Asistieron los señores:*

Barros E. Alfredo	Letelier Silva Pedro
Besa Arturo	Mackenna Juan E.
Búlnes Gonzalo	Montenegro Pedro N.
Búrgos Gregorio	Ochagavía Silvestre
Claro Solar Luis	Salinas Manuel
Correa Ovalle Pedro	Urrutia Miguel
Echenique Joaquin	Valdes V. Ismael
García de la H. Pedro	

I los señores Ministros de Justicia e Instruccion Pública i de Industria i Obras Públicas.

## Sesion especial

El señor **Claro Solar**.—Me permito hacer indicacion para que el Senado celebre sesion esta tarde, a la hora de costumbre, con el objeto de tratar de algunos proyectos urgentes i que tienen interes jeneral.

Entre éstos está el que se refiere a las cuentas corrientes i cheques bancarios, i que fué mui estudiado por la Comision bancaria que funcionó en el Ministerio de Hacienda. Ha sido ya despachado por la Cámara de Diputados i aunque habria algunas pequeñas modificaciones que hacer a su redaccion, podria renunciarse a hacerlas en cambio de dictar pronto la lei.

En la situacion actual en que no se admiten cheques de un banco a otro, esta lei propenderia talvez a que se admitieran, i como es sabido que los cheques sirven de aumento al circulante, que hoy hace falta, es por tanto urgente el despacho de esta lei.

Creo que con el estudio que se ha hecho de este proyecto podria despacharse sin discusion.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Debo advertir al honorable Senador por Aconcagua i a la Cámara, que la Mesa ha hecho repartir citaciones para celebrar sesion hoy a las tres de la tarde.

Tocante al proyecto a que se ha referido Su Señoría, el Presidente que habla se acercó a varios señores Senadores, entre ellos a Su Señoría, para rogarles que lo estudiaran, con la mira de despacharlo en forma de Código. Celebro la participacion que en ese estudio ha tomado el honorable Senador por Aconcagua, i lleva a mi ánimo la conviccion de que el proyecto podrá aprobarse en la forma en que ha venido de la Cámara de Diputados.

Dado este antecedente, la Mesa colocará el referido proyecto entre los de fácil despacho para la sesion de la tarde.

## Construccion de obras públicas

El señor **Aldunate** (Presidente).—Continúa la discusion jeneral del proyecto que autoriza al Presidente de la República para llevar a cabo la construccion de estas obras públicas.

Puede continuar usando de la palabra el honorable Senador por Aconcagua.

El señor **Claro Solar**.—Creo haber dejado demostrado en la sesion de ayer la

inutilidad del artículo primero del proyecto i me halaga la esperanza de que el señor Ministro concurrirá con el que habla en esta manera de pensar.

Este artículo autoriza al Presidente de la República para que, en conformidad a la ley de 26 de enero de 1914, ejecute por administración los trabajos comprendidos en el plan de obras aprobado por la ley número 2,846, hasta por el valor de dos millones de pesos.

He manifestado que con arreglo a la ley 2,846, que creo que es la que debe citarse en la primera parte del artículo, se autoriza la ejecución de estas obras, no solo por propuestas públicas, sino directamente por la Administración de los Ferrocarriles, por medio de los empleados de planta; i como el señor Ministro ha aceptado desde luego la insinuación o indicación que hizo el señor Senador por Llanquihue, para que no se nombren empleados con los fondos que concede este proyecto, no tendría ya objeto el consultar una disposición especial.

La ley 2,846 consulta el plan de obras de ferrocarriles i autoriza al Presidente de la República para contratar un empréstito con el objeto de atender al pago de esas obras; al mismo tiempo autoriza la contratación de una obligación en vales del Tesoro, ascendente a dos millones de libras, que es la única autorización de la cual hasta hoy ha podido hacer uso el Presidente de la República. La contratación del empréstito no se ha hecho ni podrá ya hacerse, dada la situación en Europa.

De los fondos que contrató el Presidente de la República en forma de vales, entiendo que se ha entregado a la Dirección de los Ferrocarriles la suma de dos millones de pesos; por lo tanto, el artículo primero se refiere, precisamente, a esos dos millones de pesos i no se trata de otros dos millones más. No sé si estoy en un error en esta apreciación.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—El Ministerio de Hacienda ha puesto a disposición de la Empresa la suma de cuatrocientas mil libras de los dos millones de libras en vales del Tesoro. Esa es la suma para obras extraordinarias de que disponen los ferrocarriles.

El señor **Claro Solar**.—De manera que tiene mucho más de dos millones. Por lo tanto, desde que la Dirección de los Ferrocarriles puede hacer estos trabajos, en conformidad a disposiciones legales, con

la planta de empleados i sin propuestas públicas, no hai absolutamente necesidad de este artículo primero; ya tiene los fondos, puede disponer de ellos i, en conformidad a la ley, puede inmediatamente dar ocupación a los trabajadores.

En cuanto a la supresión en absoluto de las propuestas públicas, creo que no es conveniente; después de iniciados algunos trabajos i ocupada la jente, la Empresa podría continuar pidiendo propuestas para las demás obras, a fin de cumplir con la ley.

De manera que este artículo primero puede darse por eliminado, porque no es necesario, i quedaria en pié simplemente la autorización para la inversión hasta de tres millones de pesos en iniciar, por administración i sin intervención de contratistas particulares, la construcción de las obras enumeradas en el artículo segundo.

Hai aquí tres obras distintas, que son: el alcantarillado de Arica, un ferrocarril que una a Iquique con el longitudinal; se dice que este ferrocarril irá a Pintados, pero ni siquiera lo expresa la ley; i además, otro ramal de Antofagasta a Baquedado.

Con estos tres millones ¿qué trabajos alcanzarían a ejecutarse en esas obras de manera que no se perdiera lastimosamente el dinero invertido? Realmente no las veo.

Me parece que cuando el Congreso autoriza al Presidente de la República para construir una obra, ante todo debe conocer de qué obra se trata, para saber qué responsabilidad se va a imponer al Erario; pero no dar una autorización en globo, sin dividir siquiera los tres millones, destinando una parte a cada obra, i sin que se pueda saber hasta dónde llegará la responsabilidad del Estado en la ejecución de ellas, porque es seguro que más tarde se vendrá a decir que no es posible paralizar los trabajos, que es necesario aprovechar las faenas armadas para no perder lo ya invertido.

I yo digo: ante la situación de nuestra Hacienda Pública, ante el porvenir lúgubre que se divisa, ¿es posible comprometernos por sumas que no sabemos hasta dónde pueden llegar?

Me dicen que no hai número en la Sala, de modo que no puedo continuar mis observaciones.

El señor **Besa**.—¿Por qué no suspendemos la sesión por un momento, a fin de

cambiar ideas con mas libertad sobre el particular?

El señor **Aldunate** (Presidente).—Se suspende la sesion.

## SEGUNDA HORA

El señor **Aldunate** (Presidente).—Continúa la sesion.

El señor **Claro Solar**.—Decia, señor Presidente, que hai muchos puntos oscuros para que el Senado se pueda formar una conciencia plena respecto del proyecto que consulta la construccion de estos ramales de ferrocarril, sin haberse hecho previamente un estudio detenido, por medio de una Comision del Senado, sobre la conveniencia de realizar las obras en primer lugar, i luego sobre los pormenores del proyecto. Por lo que entiendo, no hai hasta la fecha sino un estudio realizado hace poco tiempo por una Comision de ingenieros.

Si se estima que este estudio es definitivo por el hecho de haberse estacado una parte del trazado, debo decir que ese estacado es solamente el que se hace para formar el presupuesto i ante-proyecto. Pero sabemos lo que son los ante-proyectos i cuál es la cuantía real i efectiva que en definitiva representan obras de esta naturaleza.

No hai, pues, antecedentes que permitan al Senado dar un voto en conciencia i decir que esta obra es conveniente en la forma en que se proyecta, desde que no se indica cuál es el punto de union de este ramal con el lonjitudinal, ni de dónde debe partir la línea.

Al formular estas observaciones, no tengo el propósito de impedir al Gobierno la realizacion de la política que viene desarrollando, en cuanto a salvar esta situacion momentánea en que se encuentran los trabajadores que han sido despedidos de las salitreras o que han salido voluntariamente de ellas, halagados talvez por el pasaje grátis para ellos i sus familias que se les ofrecia.

Creo que esta cuestion debe solucionarse en forma que permita a esos operarios volver a las salitreras en un plazo breve, i si ahora se organizan faenas ferroviarias de largo aliento, es evidente que mas tarde vendrán a pedirse nuevos fondos a fin de no paralizarlas. Hoi se pide dinero para iniciar estas obras a fin de mantener cerca de las salitreras a los operarios, i

mañana se dirá que es necesario continuar estas obras para no perder lo invertido. En ese caso tendria razon el Gobierno, porque no seria posible dejar paralizadas las obras. Tenemos ya esperiencias demasiado duras respecto de lo que significan estas obras emprendidas i no terminadas.

Yo creo que la política verdadera es tratar de dar ocupacion a los trabajadores donde se pueda.

Acabamos de dar fondos para la traslacion de trabajadores al sur; esta traslacion se puede hacer a cualquier punto de la República i no es necesario que todos vengán a Santiago; pueden quedar algunos en las provincias del norte.

Creo que, demostrado como queda la inconveniencia de este proyecto, puesto que acabo de manifestar que el artículo 1.º es inútil i el 2.º inconveniente, lo que convendria hacer respecto de las obras a que se refiere el artículo 2.º, seria someterlas a un estudio detenido, apreciando al mismo tiempo cuál es la situacion de la Hacienda Pública para poder llevarlas a cabo.

El señor **Búlnes**.—I miéntras tanto les damos porotos a los pobres.

El señor **Claro Solar**.—Si Su Señoría tiene paciencia para oirme verá que traigo la solucion de esa dificultad, porque a mí no me gusta atacar sin proponer el remedio.

El señor **Búlnes**.—De porotos.

El señor **Claro Solar**.—Si Su Señoría no tiene paciencia i no me deja esponer mis ideas, dejaré la palabra.

Aquí debemos respetarnos mutuamente. Yo estoi haciendo uso de mi derecho i Su Señoría no lo tiene para interrumpirme en la forma que lo hace.

El señor **Búlnes**.—En todo caso solo seria una devolucion.

El señor **Claro Solar**.—No sé a qué se refiere Su Señoría.

El señor **Búlnes**.—Su Señoría me interrumpió en días pasados para darme reglas i decirme: eso no se puede decir, eso es mui grave.

El señor **Claro Solar**.—Si he molestado a Su Señoría, yo le pido disculpa; pero hai casos en que las ideas vienen involuntariamente i las palabras salen aun cuando uno quisiera guardarlas, i yo me he guardado muchas.

Lo mejor seria que no agriáramos el debate i que se me dejara usar de mi derecho, para manifestar mis ideas con la amplitud que crea necesaria.

Creo, señor Presidente, haber demostrado ya la inutilidad del artículo 1.º i los graves inconvenientes del artículo 2.º

Ahora iba a dar el fundamento de las soluciones que propongo para resolver esta cuestion i evitar dificultades al señor Ministro, porque no es mi ánimo embarazar su accion ni combatir al Gobierno, i podria recordar una situacion reciente en la que le consta a Su Señoría que el Senador de Aconcagua ha contribuido a mantener la situacion de Gobierno.

Repito que, a mi juicio, es inconveniente iniciar la ejecucion de obras que no están suficientemente estudiadas, ni en su parte técnica ni en el valor que ellas importarán, que no alcanzarán a terminarse i para las cuales no se cuenta con recursos bastantes.

En cambio, el ferrocarril de que he hablado, el de Paine a Talagante, tiene estudios completos i definitivos, que se han publicado con todos sus antecedentes, estudios hechos por los señores Manuel Ossa i Rafael Edwards.

El nuevo trazado adoptado por estos ingenieros reduce la distancia de setenta i dos kilómetros entre Paine i Talagante, dando la vuelta por Santiago, a veinticinco i medio kilómetros, lo que da una diferencia de cuarenta i seis i medio kilómetros a favor del nuevo trazado. Su construccion reportaria al Estado, segun esos mismos estudios, una economía anual de doscientos i tantos mil pesos; el recorrido será en su mayor parte por terrenos de regadío i su ejecucion no requiere sino una sola obra de arte, el puente sobre el rio Maipo, que tendria mil veintidos metros de longitud, proyectado con cepas i pilotes de fierro, con ciento veintiocho tramos de ocho metros, dos de siete i vigas de madera. Esta obra puede hacerse con materiales que existen en el pais, i en último caso podrian pedirse los que faltan a Estados Unidos.

El presupuesto de la obra asciende a cuatrocientos cincuenta mil trescientos doce pesos ochenta i siete centavos, oro de dieciocho peniques, que representan el valor de los materiales para la via, de un pilotaje para el puente sobre el rio Maipo i de otros veinte pequeños puentes i para el acero del concreto armado; i a la suma de un millon doscientos treinta i cinco mil cuatrocientos veintidos pesos siete centavos, moneda corriente, para el movimiento de tierra i colocacion de la via. En to-

tal, la obra costaria la cantidad de dos millones sesenta i tres mil pesos, moneda corriente i, comprendiendo el costo de las espropiaciones, el costo total no excederia de dos millones trescientos mil pesos. De manera que con el gasto de esta suma obtendríamos, una vez construido el ferrocarril, una economía anual de doscientos mil pesos i se reduciria el recorrido de los productos de la zona central, hasta los puertos de embarque, en cuarenta i seis i medio bilómetros. Además, el plazo para la construccion de la obra es de dieciseis meses; de manera que se podria ejecutar en condiciones sumamente favorables con una parte de los obreros que están sin trabajo.

Creo, pues, que debe construirse este ferrocarril con preferencia a todos aquellos que no han sido estudiados i que, por lo tanto, no se puede apreciar cuánto han de costar.

Además, podria darse trabajo a los obreros que no lo tienen en la reparacion de los caminos del norte, del centro i del sur del pais, i en el norte podrian ejecutarse dos obras de sumo interes i de utilidad inmediata, o sea los alcantarillados de Tocopilla i de Arica i el saneamiento de esta última ciudad.

Así es que, deseando por mi parte facilitar la accion del Gobierno, me permito hacer indicacion para que se envíe a Comision el proyecto en debate i se apruebe, en cambio, el siguiente proyecto que me permito presentar:

«Artículo 1.º Se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la cantidad de dos millones trescientos mil pesos en la construccion de la línea férrea que debe unir las estaciones de Paine i Talagante.

Las obras se harán, de conformidad con los planos aprobados por el Presidente de la República, por la administracion de los Ferrocarriles del Estado con sujecion a las prescripciones de la lei número 2,846, de 26 de enero del presente año i con el personal superior contratado para la ejecucion del plan de obras extraordinarias aprobado por la lei número 2,845 de la misma fecha i el personal de la zona que, además, fuere necesario.

Se declaran de utilidad pública los terrenos municipales i particulares que sean necesarios para la via i sus estaciones i paraderos. Las espropiaciones se llevarán

a efecto con arreglo a la lei de 18 de junio de 1857.

Art. 2.º Se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la cantidad de un millon quinientos mil pesos en la construccion i reparacion de caminos i construccion de nuevos puentes i alcantarillados que en ellos sean necesarios i reparacion de los existentes.

Los trabajos se ejecutarán bajo la direccion de los empleados de planta de la Direccion de Obras Públicas i camineros existentes i aumentando únicamente los operarios a jornal. El Presidente de la República podrá designar comisiones de vecinos encargados, sin remuneracion alguna, de velar inmediatamente por la buena i rápida ejecucion de los trabajos.

Art. 3.º Se autoriza igualmente al Presidente de la República para invertir hasta un millon de pesos en las obras de alcantarillado de las ciudades de Tocopilla i Arica i en saneamiento de los valles próximos a esta última poblacion.

Estos trabajos se ejecutarán en conformidad a las planos de la Direccion de Obras Públicas aprobados por el Presidente de la República, i con sujecion a las instrucciones que dé el Consejo Superior de Higiene Pública respecto del saneamiento de Arica.

Con los fondos, cuya inversion se autoriza, se ejecutarán tambien los alcantarillados domiciliarios de los edificios de propiedad fiscal existentes en dichas ciudades».

Se declaran de utilidad pública los terrenos municipales o particulares indispensables para la construccion de las obras de alcantarillado i los valles infectos que deben ser saneados, haciéndose las espropiaciones que ocurran con arreglo a la lei de 18 de junio de 1857. Las propiedades particulares quedan, ademas, obligadas a permitir, sin indemnizacion alguna, la ejecucion de las obras en ellas.

Se aplicarán a los alcantarillados de Tocopilla i Arica las disposiciones de las leyes números 342, de 19 de febrero de 1896 i número 1,835, de 12 de febrero de 1906.

Art. 4.º Las cantidades a que ascienden las autorizaciones anteriores se deducirán de los fondos devueltos al Estado de pagos hechos para la construccion de naves de guerra i serán reintegrados a los empréstitos de que proceden con el recargo adicional de los derechos de Aduana establecido por la lei número 2,778, de 12 de julio de

1913, que se seguirá cobrando por el tiempo que sea necesario para efectuar dicho reintegro, a mas del tiempo autorizado por otras leyes.

Como se ve, yo no rechazo la idea de que se dé trabajo a la jente desocupada; lo que quiero es que la plata se gaste en obras útiles i reproductivas. En vez del ferrocarril que ha merecido las observaciones que ha hecho el honorable Senador por Maule fuera de la sesion, creo que puede acordarse la construccion del ferrocarril que yo propongo, que es de evidente utilidad, pues facilita el acarreo de productos aliviando la línea central.

Tambien conviene dotar al pais de buenos caminos.

Si se emprende la construccion del ferrocarril de Pintados a Iquique, puede suceder que no se haga sino la plataforma i ocurra lo mismo que con el ferrocarril de Patillos, que está esperando indefinidamente la colocacion de los rieles.

Ademas, no se sabe por dónde conviene mas sacar el trazado del ferrocarril de Pintados a la costa; ha habido lucha de intereses i distintas opiniones sobre este punto.

Mientras tanto, respecto del ferrocarril de Paine a Talagante hai planos definitivos, que han figurado en la esposicion ferroviaria de Buenos Aires.

De modo, pues, que me parece que hai conveniencia en dejar de mano por el momento este proyecto, o mas bien el artículo 2.º, desde que el 1.º es inútil, i pasarlo a Comision; a fin de que sea estudiado con conocimiento exacto de los antecedentes, i en cambio que se autorice al Presidente de la República para invertir dinero en estas otras obras de que he hecho mension.

Por eso, haciendo uso de la facultad constitucional que tengo para iniciar proyectos de lei, i queriendo coadyuvar a la accion del Gobierno para solucionar estas dificultades momentáneas, presento estas ideas a la consideracion del Senado, i espero que el señor Ministro ha de tenerlas en cuenta.

El señor **Aldunate** (Presidente).—¿El señor Senador por Aconcagua presenta su proyecto como enmienda al proyecto del Gobierno?

El señor **Claro Solar**.—El artículo 1.º es inútil, como el señor Ministro lo reconoce; de modo que quedaria subsistente el 2.º; pero hago indicacion para que todo el proyecto del Gobierno pase a Comision.

El señor **Aldunate** (Presidente).—En

discusion esta indicacion, conjuntamente con el proyecto presentado por Su Señoría.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—El Senado comprende que el Ministro que habla tendria el mayor gusto en acceder a la indicacion del señor Senador por Aconcagua; pero tiene el sentimiento de oponerse a ella, porque estima que no llena las necesidades de la hora actual.

Se ha dicho que el ramal de Iquique a Pintados es inútil; pero yo digo que no lo es.

El señor **Claro Solar**.—Yo no he dicho que sea inútil.

El señor **Besa**.—Yo lo he dicho.

El señor **Claro Solar**.—Yo he dicho que hai utilidad en dar salida a la costa al longitudinal, no solo por Iquique i Antofagasta, sino por muchos otros puntos; pero no es esa por el momento la cuestion. Lo que yo he manifestado es que este proyecto, en que se nos pide autorizacion para llevar el longitudinal a Iquique, ni siquiera dice de dónde va a salir la línea, ni hai estudios para poder apreciar el monto de los compromisos que va a contraer el Estado.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Al decir que habia oido espresar que este ramal era inútil, me referia al señor Senador por Maule.

Decia Su Señoría que este ferrocarril era inútil por cuanto habia otro que venia a llenar esta necesidad, i como las salitreras existentes tienen contratos con ese ferrocarril, este otro ramal no tendria carga. A primera vista esta observacion parece sumamente fundada; sin embargo, analizando un poco las cosas, no es así.

Su Señoría sabe mejor que yo que acaban de unirse las diversas secciones del longitudinal; sabe tambien que a ambos lados de este ferrocarril hai muchas salitreras que no tienen ramales a él, i que los construirán seguramente cuando el longitudinal encuentre fácil salida a la costa. Esta salida es, precisamente, la que se propone en el proyecto.

En cuanto a los contratos que tienen las salitreras con el ferrocarril actual, he manifestado que ellos son a plazos mas o ménos largos, que se irán venciendo sucesivamente, i entónces cuando se ofrezcan condiciones de transporte mas ventajosas por este ramal, la carga afluirá a él.

Hai tambien una razon que manifiesta

que este ramal es un negocio para el Estado, i es la siguiente: a ambos lados de la rejion por donde ha de pasar este ferrocarril existen considerables yacimientos de salitre que pertenecen al Estado. Si no se constituye ese ferrocarril, se obliga a ese salitre a subir al longitudinal i seguir por éste hasta encontrar el ferrocarril Lómax para salir al mar, recorriendo en todo el trayecto setenta o doscientos kilómetros, cuando que por este ferrocarril nuevo solo recorrería setenta kilómetros a lo sumo.

Yo pregunto al Honorable Senado cuánto mayor precio obtendrá el Estado por esos yacimientos salitreros si se hace el ramal.

Yo aseguro que si se estudian las ventajas que obtendrian los salitreros con la construccion de este ramal, quedará demostrado que se costea el ferrocarril con la rebaja de fletes que se obtendrá.

Hai, todavía, un aspecto mas interesante que el negocio directo del Estado.

Sabe la Honorable Cámara la situacion aflictiva por que atraviesa la industria salitrera, a causa de la baja de precio que el artículo ha sufrido en Europa; de manera que cualquier rebaja que se haga en el costo de trasporte será un beneficio considerable que se hace al pais.

Voi a hacerme cargo, brevemente, de las observaciones que ha formulado el señor Claro.

El señor Senador ha manifestado que el Gobierno no tiene estudios suficientes para hacer el ferrocarril de que se trata i, por consiguiente, formula indicacion para que el proyecto pase a una de las Comisiones permanentes del Senado.

No conozco mucho los resortes de las Comisiones del Senado, pero se me ocurre que no es del resorte de ellas apreciar las dificultades o la practicabilidad de un proyecto de este jénero. Se trata de una materia que es preciso tratar en vista de una serie de planos, cubicaciones i especificaciones, i creo que las Comisiones del Senado tienen que asentir a los informes que den las comisiones técnicas que estudien la cuestion. Pues bien, la oficina técnica que tiene a su cargo los estudios sobre ferrocarriles es la Direccion de Obras Públicas, la cual dice que se puede hacer, desde luego, ese ferrocarril, i que hai estudios mas que suficientes para que el Gobierno no incurra en error alguno; que no seria obrar precipitadamente el emprender esa obra, como lo seria hacer otros ferro-

carriles de que se ha hablado en esta Cámara, como ser el que mencionó el señor Senador por Coquimbo, de Choros a Punta Colorada. La Direccion de Obras Públicas dice que no tiene estudios suficientes para poder cargar con la responsabilidad de hacer esas obras, i que no puede aconsejar al Gobierno que pida autorizacion para emprenderlas.

En cuanto a las obras que ha indicado el señor Senador por Aconcagua, ellas no son suficientes para conjurar el mal que afecta a las provincias del norte con la falta de trabajo.

Las obras de alcantarillado ocuparán una cantidad insignificante de operarios, i su ejecucion exige muchos materiales que es preciso traer del extranjero. De manera que esas obras tienen dos clases de inconvenientes.

Respecto de las obras de caminos, ya el Gobierno habia tomado la precaucion, desde que comenzó la guerra europea, de dar colocacion en esas obras a seis o siete mil trabajadores.

Pero, a pesar de esta medida, hai un excedente considerable de operarios en los puertos del norte, que es aumentado con los que quedan desocupados en las provincias del sur.

Su Señoría habiaba del ferrocarril de Paine a Talagante i yo debo declarar que el Gobierno cree que no solo hai necesidad de hacer las obras en el norte, sino de concluir, tambien, este ferrocarril.

El señor **Claro Solar**.—De iniciar, no de concluir.

El señor **Zañartu** (Ministro de Ferrocarriles).—El alcance del proyecto es que las obras se iniciarán por administracion, pero que se pedirán propuestas públicas para su continuacion i conclusion por medio de contratistas.

Su Señoría comprenderá que si se pidieran propuestas públicas en el momento actual, no se presentaria ningun proponente, o los que se presentaran exigirian precios inaceptables.

El señor **Salinas**.—Creo que seria conveniente emplear la misma palabra «iniciar» en el artículo 1.º, donde dice «ejecutar».

El señor **Zañartu** (Ministro de Ferrocarriles).—No habria inconveniente alguno señor Senador.

El señor **Claro Solar**.—Esta disposicion en la forma que está redactada, es un poco oscura.

Lo grave es que se habla de invertir tres millones de pesos en la iniciacion de las obras, que es lo que costaria la construccion del ferrocarril de Paine a Talagante. Podria encargarse a la Administracion de los Ferrocarriles del Estado que ejecutara las obras de este ferrocarril por medio de los empleados de la seccion especial que están ganando sueldos, algunos de los cuales son mui crecidos, i podrian aprovecharse en la vijilancia i direccion de los trabajos. De manera que ni siquiera se necesitarian propuestas públicas, porque la direccion de los Ferrocarriles del Estado puede hacer estos trabajos directamente.

El señor **Besa**.—Me parece que el señor Ministro sufre un error al creer que las calicheras del Estado se encuentran en el trayecto de Lagunas a Iquique.

Conozco el plano de las salitreras i puedo decir al señor Ministro que el salitre se encuentra al rededor de Lagunas i que de ahí hasta Iquique solo hai calicheras que ya han sido explotadas. De manera que este ferrocarril va a pasar por los escombros de antiguas salitreras i no servirá, por consiguiente, al Estado para valorizar sus terrenos.

De aquí nace el interes que tengo por que se haga el ferrocarril que he indicado, que creo será un gran negocio para el Estado el hacerlo, porque está mui cerca de la costa i puede bajarse por un trayecto en una tercera parte mas corto i conducir la produccion al sur de Lagunas hasta Iquique.

Este ferrocarril serviria tambien para la explotacion del gran salar que allí existe, i que tiene mas de diez leguas de largo, mas grande aun que el Carlobar, en Austria.

Por lo demas, yo estoi de acuerdo con el señor Ministro en que conviene ocupar allá mismo, en el norte, la jente que ha quedado sin trabajo.

De modo que me permito proponer al señor señor Ministro como transaccion lo siguiente: yo votaria el artículo 2.º, pero suprimiendo el ferrocarril de Iquique a Pintados, que, como ingeniero i como hombre práctico en el desierto, considero innecesario, i sustituyéndolo por el de Lagunas a Patillos.

El señor **Zañartu** (Ministro de Ferrocarriles).—Posiblemente el honorable Senador no conoce el trazado de ese ferrocarril, que atraviesa una zona mui importante, donde tiene sus salitreras el Estado.

El señor **Besa**.—Pero haciendo el ferrocarril de Patillos, con un pequeño ramal tendria mucho mayor valor.

Ademas el gasto seria relativamente insignificante; no será superior a dos millones de pesos; en cambio el de Iquique va a costar ocho a nueve millones.

En resúmen, yo votaré en contra de esta línea i hago indicacion para que se consulte la de Lagunas a Patillos.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Se tendrá presente la indicacion de Su Señoría en la discusion particular.

El señor **Zañartu** (Ministro de Ferrocarriles).—Yo no soi enemigo de ese ferrocarril. Sin embargo, se me ha dicho que hai sobre esto un pleito pendiente con el Fisco.

El señor **Claro Solar**.—Voi a agregar solo dos palabras en respuesta al señor Ministro.

Su Señoría ha manifestado que no es del resorte de las Comisiones de la Cámara el estudio de estas obras de ferrocarriles.

Por lo que hace a la parte técnica, estoi de acuerdo con Su Señoría. Para estudiar estos puntos, en jeneral, los Senadores no estamos preparados, incluso el que habla, que no es ingeniero; pero esto no quiere decir que cualquier lego en la materia no pueda imponerse de la conveniencia de una obra i discurrir sobre cuál trazado es el mas conveniente entre varios que se presentan.

Lo que yo observaba es que en el proyecto no se indica ni aun el punto de partida del ferrocarril. Se nos pide autorizacion para construir un ferrocarril que partiendo de Iquique vaya a empalmar con el longitudinal, sin indicar el trazado que deberá tener. Por eso creo que lo mejor es enviar a Comision el proyecto, a fin de que sea estudiado i nos proponga el trazado que sea mas aceptable, ya sea el que ha indicado el honorable Senador por Maule u otro cualquiera. ¿No seria preferible construir el ferrocarril a Patillos, a que ha aludido el honorable Senador por Maule, que fué proyectado por el Gobierno del Perú, i que se estaba construyendo en tiempo de los hermanos Montero, i cuyo costo será de dos millones de pesos, ántes que embarcarse en la construccion de aquel a que se refiere el proyecto, que costará nueve millones de pesos?

Ademas, no hai planos ni estudios definitivos, o al ménos el señor Ministro no

ha dicho que los haya, de manera que no sabemos qué trayecto va a recorrer este ferrocarril i ni siquiera de dónde va a partir.

Yo declaro que no soi partidario de estar habilitando puertos mui a menudo. Mas aun, el puerto de Patillos pudiera talvez perjudicar a Iquique; pero, en fin, si se hace un muelle solo para el embarque de salitre no habria inconveniente alguno, sobre todo si se atiende a la configuracion de nuestro territorio. Pero el ferrocarril a que se refiere el proyecto, tiene en realidad muchas incógnitas, es un guiso que no está condimentado, i valdria la pena estudiar el asunto, enviando el proyecto a Comision.

La única razon que se ha dado en favor del despacho del proyecto, la de que se trata de dar trabajo a los obreros que han quedado desocupados con motivo de la paralización del trabajo en la industria salitrera, es contraproducente, porque cuando se normalice la situacion i hayan de volver los obreros a las faenas del salitre, se nos dirá que es preciso terminar la construccion de este ferrocarril, que es mui necesario i que va a dar vida al longitudinal, i que, por tanto, es menester conceder nuevos fondos para concluir la obra.

Yo creo que debemos estudiar mas detenidamente este proyecto. No podemos ir a carrera de baqueta, por decirlo así, despachando proyectos para solucionar las dificultades del momento. Hai muchas obras útiles en que puede darse ocupacion a los trabajadores que están desocupados.

El señor Ministro dice que en la reparacion de caminos se han ocupado siete mil, invirtiendo el dinero que se consulta en el presupuesto con ese objeto; pues bien, si se procede en la forma que me he permitido indicar, podrá ocupar el señor Ministro catorce mil obreros en esa labor.

La reparacion de caminos es una necesidad mucho mas premiosa que la de hacer los terraplenes i movimientos de tierra de un ferrocarril.

El señor Ministro manifestó en la sesion de ayer que pudiera ser que hubiera rieles en el pais, ya no es fácil traerlos del extranjero...

El señor **Zañartu** (Ministro de Ferrocarriles).—Los rieles pueden encargarse a Estados Unidos, donde se obtienen a precio mas bajo.

El señor **Claro Solar**.—Quiere decir en-

tónces que el señor Ministro acepta el ferrocarril de Paine a Talagante. Hagamos, entónces, este ferrocarril, que tiene veinticinco kilómetros de largo, que cuesta solo dos millones trescientos mil pesos, que tiene planos bien estudiados por ingenieros competentes, i revisados por los técnicos de la Direccion de Obras Públicas, que es un ferrocarril que, acortando la distancia para dar salida a los productos de una estensa i rica zona, ahorra al Gobierno un gasto de carbon por mas de doscientos mil pesos al año, beneficiando al mismo tiempo a los productores agrícolas de esa zona.

Tan pronto como se acuerde la construccion de este ferrocarril podrán empezarse los trabajos i dar ocupacion a la jente desocupada, porque los agricultores i propietarios vecinos están prontos para firmar las escrituras de cesion de terrenos para el trazado de la línea

El señor **Besa**.—Ya muchos han firmado esas escrituras.

El señor **Claro Solar**.—Entónces, aprobemos esta línea, i dejemos para mas tarde la ejecucion de obras que no son tan fáciles, que son de mas aliento i mayor costo, porque debemos tambien atender al gravámen que se impone al Erario Nacional para los años venideros. Yo no digo que rechazemos desde luego la idea de construir esas otras líneas, pero, sí, que se estudien, i por eso he pedido el trámite de Comision.

El señor **Zañartu** (Ministro de Ferrocarriles).—El proyecto sobre construccion de la línea férrea de Paine a Talagante ha pasado por el Consejo de Estado i merecido la aprobacion del Gobierno; pero ahora no debemos olvidar el punto de partida, que es dar ocupacion a tantos miles de trabajadores desocupados. En la línea de Paine a Talagante no podrían ocuparse mas de mil quinientos o dos mil hombres; pero el exceso es enorme, segun los telegramas que llegan día a día. ¿Qué hace mientras tanto toda esa jente?

El Senado sabe que hai un solo trabajo en el norte, las salitreras; paralizadas éstas, la jente no tiene en qué ocuparse.

Es inútil que se hable de la conveniencia de construir el ferrocarril de Paine a Talagante, porque yo vengo defendiendo desde hace tres años la utilidad de esta obra i estoy convencido de su importancia; pero, ¿por qué se han de proyectar obras solamente para el sur, i la zona del

pais que produce la mayor renta fiscal se abandona completamente en el momento en que es mas necesario que el Gobierno tienda la mano con largueza a su principal industria?

Se dice que hai que hacer esté ferrocarril de Paine a Talagante i otras obras; pues, señor, se ha procurado dar a los contratistas toda clase de facilidades para que coloquen a la jente desocupada, se ha llamado a los agricultores para pedirles que recojan a las familias sin trabajo. Todo esto se ha hecho, pero a pesar de ello hai jente que anda vagando, que no tiene qué comer, i el Gobierno no puede permanecer indiferente a esta situacion.

Se ha repetido por décima vez que estos ferrocarriles del norte solo se iniciarán i no se terminarán; yo digo ¿por qué no se han de terminar obras que a juicio de todos son útiles?

El señor **Claro Solar**.—Porque no habrá fondos con qué hacerlos.

El señor **Zañartu** (Ministro de Industria i Obras Públicas).— Pero así como otras se han podido terminar, se terminarán éstas; pues hai los elementos suficientes. El ferrocarril de Iquique daría tambien trabajo a los operarios del sur, en lo que se refiere a la provision de durmientes.

En conclusion, el Gobierno desea un pronunciamiento del Senado, afirmativo o negativo; el Ministro que habla desea saber con qué elementos cuenta para hacer frente a la presente situacion. Si cree que con los que hoi se proporcionan puede afrontar el problema, lo hará; pero si cree que no tiene elementos, dejará su puesto a otro que pueda resolver la dificultad en una forma mas conveniente.

El señor **Mackenna**.— Yo estoy conforme con el señor Ministro en que es de suma urgencia despachar este proyecto con la mayor rapidez posible, pues son mas o ménos cincuenta mil las personas que pueden quedar sin comer, i es un deber de humanidad remediar esta situacion sin pérdida de tiempo.

La cuestion se reduce a saber cuáles son las obras que deben ser preferidas. Creo que en materia de ferrocarriles, éste de Antoragasta a Baquedano no es necesario por el momento, ya que está espedito el ferrocarril ingles; en su lugar yo he propuesto el de Los Choros a Punta Colorada, porque cruza una de las zonas mas ricas del pais, i porque desarrollará tres riquezas distintas; ademas de que,

segun cálculos hechos, no es exajerado suponer que se beneficiarán en un treinta por ciento los productos que trasporte ese ferrocarril.

Otros trabajos que estimo de mucha importancia, son los canales de regadío; i no habrá una oportunidad mejor que la actual en todo el año para hacer aquellos que seanmas indispensables. No debemos hacer cuestion de detalles en esta materia ni perder un momento de tiempo.

El señor **Besa**.—Deseo decir dos palabras acerca de la cuestion del regadío, que últimamente he tenido ocasion de conocer a fondo.

Hace algun tiempo, varios agricultores quisimos construir el canal de Talca. Se invirtió bastante dinero en los estudios preliminares. El ingeniero, señor Lagarrigue hizo un proyecto, pero resultó la obra mas monumental i cara que se haya propuesto hacer en Chile; creo que cada regador costaba cerca de cinco mil pesos, i todavía no se garantizaba. Habia que hacer puentes-acueductos sobre honduras mui profundas, lo mismo que para los ferrocarriles. Era tal la magnitud de la obra, que ningun agricultor se suscribió para hacerla; i se abandonó la idea.

Por esto creo que ántes de emprender la construccion de cualquier canal, es preciso saber con precision cuánto costará en definitiva, i que se haya suscrito la compra de toda el agua que debe contener.

Si no se procede así, se corre el riesgo de que al Gobierno le ocurra lo que le aconteció al señor Zañartu, pariente del señor Ministro de Industria, quien construyó un canal i despues de hecho no encontró a quién venderle el agua.

¿Quién va a regar terrenos? decian los vecinos; son mejores los rulos. Si quiere que le compremos el agua, cédala por la mitad del precio que pide.

Tomando en cuenta ese ejemplo, yo aconsejo al señor Ministro que no emprenda ningun canal sin tener suscrita previamente la compra de todos los regadores que contenga. Esta observacion la hago por esperiencia, porque es necesario que se venda previamente toda el agua a precio determinado i con garantías suficientes.

El señor **Zañartu** (Ministro de Obras Públicas).—Debo manifestar que ya está vendido el setenta por ciento del agua de los canales proyectados.

El señor **Echenique**.—Voi solamente a fundar mi voto.

Acepto la indicacion que ha formulado el honorable Senador por Aconcagua; porque las distintas ideas enunciadas manifiestan que debemos estudiar mas este asunto ántes de resolver cual de estos ferrocarriles es el mas útil.

Por esto apruebo la indicacion que se ha formulado para que este proyecto pase a Comision.

El señor **Búlne**s.—Antes que quede cerrada la discusion jeneral, desearia hacer algunas observaciones.

Veo que todas las ideas que se proponen suscitan dificultades; los ferrocarriles del norte son objetados por el honorable Senador de Aconcagua, i el honorable Senador de Maule cree que es preferible construir el ramal de Lagunas a Patillos. Este es un problema mui interesante para los que conocemos aquella rejion; es indudable que ese ferrocarril va a servir una rejion mas nueva que la de Iquique, una rejion salitrera que tiene todavía mucho porvenir.

El señor **Zañartu** (Ministro de Ferrocarriles).—En varias ocasiones se ha presentado la idea de sacar algunos ramales a los puertos vecinos i siempre ha encontrado resistencia esta idea de multiplicar los puertos, i como es un deber de prevision de parte del Gobierno proponer proyectos que puedan ser viables, ha estimado conveniente la construccion de este ramal.

El señor **Búlne**s.—Todas las ideas que se han presentado adolecen de inconvenientes, i, despues de haber escuchado al honorable Senador por Aconcagua, no cabe duda de que este asunto no está perfectamente estudiado, de manera que el Honorable Senado va a proceder por impresion.

En mi concepto, el camino mas espedito seria hacer trabajar a los salitreros en las salitreras, lo que no seria mui difícil de obtener.

Creo que si el señor Ministro de Hacienda tuviera un poco mas de liberalidad i no hubiera puesto algunas dificultades a los salitreros, esta industria no se habria paralizado.

Se me ha dicho que se exigen en los contratos intereses mui altos i otras condiciones inacceptables para las personas que los firman. Esa es la razon por la cual los salitreros no quieren trabajar. Si se dieran facilidades no me estrañaria que reanudaran sus trabajos, i entónces los ope-

rarios se quedarían en el lugar en que están.

Este punto es muy interesante i no me encuentro preparado para tratarlo, porque no conozco las condiciones impuestas por el señor Ministro de Hacienda a los salitreros i solo sé que son muy onerosas; he sabido, por ejemplo, que no se da sino dos pesos cincuenta centavos por quintal de salitre, cuando la lei dice que se darán tres pesos.

Por mi parte, lejos de ver inconveniente en que se les dé los tres pesos, sería de opinion que se les diera mas todavía, aunque el Estado arriesgara algo; siempre perdería ménos que haciendo obras talvez innecesarias para dar trabajo a la jente desocupada.

En todo caso, a mi juicio, sería preferible dejar esta cuestion sin resolverla hasta la sesion de la tarde, en la que estará presente el señor Ministro de Hacienda.

Por lo demas, si las informaciones que he recibido son exactas, habría conveniencia en que el Gobierno obrara con mas liberalidad respecto a los salitreros a fin de que les sea fácil continuar sus faenas.

Actualmente, siempre ateniéndome a lo que se me ha dicho, las condiciones en que se les entrega el auxilio fiscal son muy onerosas; se les da poco dinero, no se les toma en cuenta el pago del carbon, del personal superior ni otros gastos propios de las oficinas. Se les cobra, además, un interes muy alto.

El señor **Besa**.—Entiendo que nó.

El señor **Bulnes**.—Sí, señor; desde luego se les cobra el seis por ciento, estando obligados a asegurar todo el salitre que tienen en cancha, lo que da ya un cinco por ciento mas sobre el valor del anticipo. No se les permite recurrir directamente a las tesorerías a sacar vales, sino que se les obliga a pasar por los bancos i a pagar una comision, con todo lo cual se les eleva el interes hasta el doce por ciento.

Repito que creo que debiéramos esperar la concurrencia del señor Ministro de Hacienda para estudiar algunas medidas que hagan mas liberal el auxilio del Gobierno a los salitreros, con lo que talvez se evitaria la salida de los peones chilenos i se alentaria la produccion del salitre.

El señor **Mackenna**.—Por mi parte voy a proponer una transaccion que espero aceptará el señor Ministro. Propongo que se apruebe el artículo primero, que se refiere a obras consultadas en la lei de 26 de

enero de 1914; el alcantarillado i saneamiento de Arica, en el artículo 2.º, i que se deje para ser estudiado por una Comision la parte de este mismo artículo que se refiere a la construccion de ferrocarriles, i para ser discutida mañana o el lunes.

El señor **Búrgos**.—En el espíritu de todos está la necesidad de pasar a Comision este negocio.

En cuanto a la observacion que acaba de hacer el honorable Senador por Malleco, puedo recordar la idea que insinuaba hace pocos dias en la reunion habida en la sala del señor Presidente del Senado, i que no era mia, sino que me habia sido sujerida por un hombre muy conocedor de la industria salitrera. Según este caballero la lei últimamente dictada sobre auxilio a la industria salitrera no ha sido suficientemente eficaz, ha sido hasta cierto punto estrecha en los auxilios que concede, i me agregaba que todavía era posible reaccionar en esta materia, estudiando otra mas amplia i que diera resultados mas positivos.

Las faenas del salitre podrían continuar si se dictara una lei estableciendo que Estado comprará el salitre por el ochenta por ciento de su valor, entregando a los industriales vales de tesorería sin intereses. La venta sería con pacto de retro-venta, que tendría lugar cuando el industrial esportara el salitre, i devolvería entónces los vales, que serían incinerados. El Estado nada perdería con esta operacion, puesto que se reservaría para sí un veinte por ciento del valor del salitre a fin de cubrirse de las contingencias posibles en cuanto a la baja que pudiera haber en el precio de venta. Me parece que mediante esta proteccion las oficinas salitreras estarían en situacion de poder seguir trabajando.

En cuanto a la indicacion que ha formulado el honorable Senador por Aconcagua, yo rogaria al señor Ministro que la aceptara, porque en realidad se ve que el proyecto no está bien estudiado.

Por mi parte deseo coadyuvar a la accion del Gobierno en los momentos actuales, sin fijarme quienes son los que lo forman, i solo porque nunca es mas indispensable que hoy que haya gobierno i administracion. Si la accion del Gabinete es débil i vacilante, nuestro deber es apoyarlo decididamente, porque el que hubiera de reemplazarlo no sería mejor. Creo que todos los hombres patriotas tienen el de-

ber de agruparse en torno del Gabinete en la hora presente a fin de rebustecer su accion i hacer mas eficaz su labor.

El señor **Aldunate** (Presidente).—La Mesa ve que los señores Senadores están de acuerdo en aceptar la idea capital del proyecto del Gobierno i del que ha presentado el honorable Senador por Aconcagua, en cuanto a autorizar al Ejecutivo para continuarlas despues pidiendo propuestas públicas. Seria conveniente entonces aprobar en jeneral la idea, que es comun a ambos proyectos, i entrar despues a la discusion particular. La idea relativa a la construccion de un ferrocarril de Iquique a un punto del longitudinal o al puerto de Patillos, como lo ha propuesto el honorable Senador por Maule, podria ser estudiada detenidamente en Comision.

El señor **Búlnes**.—¿I la idea que por mi parte he insinuado?

El señor **Aldunate** (Presidente).—Tambien seria estudiada por la Comision.

El señor **Búlnes**.—Es que yo he hablado hipotéticamente, respecto de que, si el Gobierno aplicara con ménos restriccion la lei de auxilio a la industria salitrera, la situacion de esta industria cambiaria completamente.

El señor **Aldunate** (Presidente).—La misma Comision que estudiaria la idea de construir un ramal de ferrocarril en la rejion del norte podria estudiar el problema a que se ha referido Su Señoría.

La Mesa no hace indicacion, sino que se limita a iusinuar estas ideas.

El señor **Búrgos**.— Aprobemos el proyecto en jeneral.

El señor **Zañartu** (Ministro de Ferrocarriles).—I en la tarde lo discutimos en particular.

El señor **Claro Solar**.— La indicacion del señor Senador por Coquimbo, para que se acepte el artículo 1.º del proyecto i lo referente a las obras de alcantarillado i saneamiento de Arica, pasando lo demas a Comision, está de acuerdo en el fondo con mi indicacion, que Su Señoría por no haber llegado temprano, no conoce.

El artículo 1.º del proyecto es inútil, porque en él no se conceden mas fondos que los que tiene la Empresa de los Ferrocarriles, i porque dentro de la lei de ferrocarriles se pueden hacer estos trabajos por administracion, con tal que se hagan

por los empleados de planta de los ferrocarriles, empleados que hoi están aumentados con los de la nueva seccion de obras creadas en la Empresa. Por tanto, este artículo no hai para que consultarlo.

Por otra parte, al pedir yo que este asunto se estudie en Comision, no es mi propósito que el proyecto que aprobemos se considere como modificacion del aprobado por la Cámara de Diputados, sino como un proyecto nuevo, del que el Senado seria Cámara de oríjen i nó Cámara revisora, para que el Senado tenga los privilejios o ventajas que para el efecto de la formacion de las leyes tiene la Cámara de oríjen.

En la nueva lei que estudiáramos tendrían cabida distintas obras i la indicacion del señor Senador por Malleco respecto a modificar la lei de socorros a la industria salitrera, dándole mas amplitud, a fin que los obreros de las salitreras no salgan de sus faenas.

Por esto, yo pedí que el proyecto de la Cámara de Diputados pasara a Comision.

Pero, como se trata de salvar la situacion difícil del momento, de dar inmediatamente trabajo a la jente desocupada, he indicado yo que aprobemos desde luego la autorizacion para emprender las obras en que todos estamos de acuerdo, esto es, el ferrocarril de Paine a Talagante, las reparaciones de caminos i el alcantarillado i saneamiento de Arica i Tocopilla.

El señor **Aldunate** (Presidente).— Habiendo llegado la hora, me permito indicar que se reunan hoi a las dos i media de la tarde, en Comision, los Senadores por Coquimbo, por Cautin, por Concepcion, por Aconcagua, por Maule i por Malleco i ademas el señor Ministro de Industria i Obras Públicas i el Presidente que habla, con el objeto de tratar en conjunto todas estas materias, que no son tan sencillas, pues aun hai de por medio una cuestion constitucional de tramitacion.

El señor **Claro Solar**.— Esa cuestion es la que yo quiero evitar, i deseo facilitar la accion del Gobierno.

El señor **Aldunate** (Presidente).—Si no hai inconveniente, se dará por aceptada la proposicion de la Mesa.

Aceptada.

Se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

GABRIEL D. ELZO,  
Redactor.