

58ª. reunión - 39ª. sesión ordinaria - Septiembre 30 de 1921

Presidencia de los Señores D. BENITO VILLANUEVA y D. LUIS GARCIA

Senadores presentes: Albarracín Martín, Esteves Manuel I., Gallo Vicente C., García Luis, Garro Pedro A., González Joaquín V., Iturraspe Ignacio de, Iturbe Octavio, Larlús Pedro, Linares Luis, Llanos Pedro, Luna David, Melo Leopoldo, Patrón Costas Robustiano, Roca Julio A., Saguier Fernando, Soto Pedro Numa, Torino Martín M., Vidal Juan R., Villanueva Benito, Zabala Carlos.

Senadores ausentes: Con aviso: Aybar Augier Alberto, Caballero Ricardo, Castañeda Vega Francisco.

SUMARIO

- 1.—Asuntos entrados.
- 2.—Proyecto de ley del señor Senador Leopoldo Melo modificando algunas disposiciones contenidas en los títulos XI y XIII del Código de Comercio sobre choques y asistencia y salvataje.
- 3.—Proyecto de ley del señor Senador Leopoldo Melo, modificando el Código de Comercio respecto de la creación y forma de la letra de cambio y pagarés.
- 4.—Se aprueba el despacho de la comisión de obras públicas aprobando el decreto del poder ejecutivo relativo a la fusión de las administraciones de los ferrocarriles Trasandinos.
- 5.—Se resuelve insistir en la primitiva sanción con respecto a las modificaciones introducidas al proyecto de Código Penal.
- 6.—Se aprueban las reformas al Código de Procedimientos Criminal sobre excarcelación de detenidos.
- 7.—Se aprueba el despacho de la Comisión de Negocios Constitucionales reintegrando al ex-senador Salvador Maciá los gastos ocasionados con motivo del juicio seguido a don Gregorio Soler.
- 8.—Continúa la discusión de los diplomas de los senadores por Catamarca.
- 9.—Se resuelve insistir en la sanción anterior en el proyecto de ley sobre presupuesto para 1921.
- 10.—Continúa la consideración de la elección de senadores por Catamarca.

—En Buenos Aires, a treinta de septiembre de 1921, siendo la hora diez y siete, dice el

Sr. Presidente (Villanueva). — Queda abierta la sesión con 17 señores senadores.

Como el acta de la sesión anterior no está terminada, se leerá en la sesión próxima.
Se va a dar cuenta de los asuntos entrados.

Se lee:

1

ASUNTOS ENTRADOS

Peticiones particulares

Ramón R. García, teniente coronel en retiro, solicita el grado inmediato superior.

—A la Comisión de Guerra.

Invitaciones

El Intendente Municipal de la Capital invita al Honorable Senado a la inauguración del Taller Municipal de Telares que funcionará en el Parque Patricios, acto que tendrá lugar el día 3 de octubre.

Sr. Presidente (Villanueva). — Quedan invitados los señores senadores.

Despachos de las comisiones

La de Códigos insistiendo en la sanción del Honorable Senado en el proyecto de ley en segunda revisión sobre Código Penal.

—A la orden del día.

—La misma, aceptando las modificaciones introducidas por la Honorable Cámara de Diputados en el proyecto de ley en revisión que modifica los artículos 261 y 386 del Código de Procedimientos en lo criminal.

—A la orden del día.

actas de la Convención, y como se vincula a principios y doctrinas, que con mucha antelación venían siendo objeto de debates en Congresos y Conferencias Internacionales, entre las cuales cabe señalar el de Amberes en 1885, pienso que es superfluo pasar a consignar referencias que pueden ser fácilmente consultadas, en las publicaciones hechas de esos debates y actas de los Congresos y Conferencias.

Con estas manifestaciones entrego al alto juicio de los senadores el proyecto, conociendo la necesidad y urgencia de cumplir el voto de la Conferencia de 1916.

—Pasa el proyecto a la Comisión de Códigos.

4

FUSION DE LOS FERROCARRILES TRASANDINOS

—La comisión de obras públicas se expide en el proyecto de ley sobre fusión de los ferrocarriles Trasandinos.

Sr. Roca. — Pido la palabra.

En la sesión de ayer, prácticamente, se le concedió a este asunto la preferencia que está abonada por el interés que él tiene en sí, y por las circunstancias de que el convenio que informa el proyecto sometido a la consideración del Honorable Senado, ha sido ya materia de aprobación por parte del gobierno de Chile.

Dada la naturaleza del asunto, y habiendo producido ya dictámen la comisión, creo que no habría inconveniente en que el Senado se avocara su conocimiento de inmediato, tratándolo sobre tablas.

—Apoyado.

Sr. Saguier. — Apoyo decididamente la moción del señor Senador por Córdoba, tanto más, que si felizmente el proyecto fuera votado, habría tiempo para que la Cámara de Diputados pudiera considerarlo en la sesión de hoy.

Sr. Presidente (Villanueva). — Se va a votar la moción del señor Senador por Córdoba para tratar este despacho sobre tablas.

—Se vota y resulta afirmativa.

—Se lee:

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etcétera.

Artículo 1o. — Apruébese el decreto del Poder Ejecutivo de fecha 2 de septiembre de 1919, relativo a la fusión de las administraciones de los ferrocarriles Trasandino Argentino y Trasandino Chileno, y el convenio

celebrado entre el ministro de Obras Públicas, en representación del Poder Ejecutivo Nacional y don Samuel Hale Pearson, en representación del Ferrocarril Trasandino Argentino autorizando dicha fusión.

Art 2o. — Será condición necesaria para que dicha fusión se realice, la que el gobierno de Chile haga el aporte de capital a la empresa del Trasandino Chileno por el valor de libras 1.485.000.

Art. 3o. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires a treinta de septiembre de mil novecientos veintiuno.

Sr. Presidente (Villanueva). — Está en discusión en general.

Sr. Linares. — Pido la palabra.

Por el proyecto de que se trata, se autoriza al Poder Ejecutivo para aprobar la fusión de los dos transandinos, argentino y chileno, formando una sola empresa a los efectos de la explotación, y a la vez que se les da una ayuda financiera por parte de uno y otro gobierno.

Las líneas de este ferrocarril forman en realidad un solo sistema, que tiene por objeto fomentar las comunicaciones y el comercio entre las dos Repúblicas, el que parte desde Mendoza hasta su estación terminal de los Andes en Chile.

Por dificultades en la construcción, y por razón de financiación de la empresa Clark que primeramente tomó a su cargo la concesión, la línea se dividió en dos trozos: el argentino y el chileno; de manera, que su construcción y explotación quedó a cargo de dos empresas distintas, con sus respectivas administraciones independientes.

Esta explotación de la línea fraccionada ofrece muchos inconvenientes. Desde luego, su construcción se ha hecho en una forma que no podía responder en firme a la seguridad del tráfico por las deficiencias de recursos. Naturalmente, que se trata de una línea costosa, desde que salva grandes alturas y atraviesa una cordillera gruesa y escarpada, nada menos que la de los Andes, y su construcción necesitaba hacerse arreglada a un plan costoso, meditado y esencialmente previsor, para poner la línea a cubierto de todas las contingencias que la naturaleza bravia puede depararle.

Frecuentemente vemos esta línea obstruida, porque los túneles que la protegen en los trayectos más peligrosos, son relativamente poco extensos para impedir que las nieves las cubran y se acumulen formando una capa muy gruesa e infranqueable, en cierta estación del año. También sucede, que grandes moles de piedra se desprenden de la montaña, toman el curso de las vías y las destruyen, obstruyendo el tráfico o constituyendo un peligro perma-

nente para la seguridad de las comunicaciones. Las obras necesitan ser duplicadas y reparadas; precísanse nuevas defensas, no previstas, y para todo ello hay que hacer la inversión de nuevos capitales.

La circunstancia de encontrarse las empresas divididas en su explotación, además de los muchos inconvenientes que la mala construcción y la falta de tren rodante les crea, trae como consecuencia, que la línea no pueda ser utilizada en todo su rendimiento posible; porque las maquinarias que arrastran los trenes, al llegar a las fronteras, tienen que ser cambiadas por otras y hacer viajes inútiles de regreso, no pudiendo combinarse bien los servicios, por otra parte. El material rodante no puede dar también el máximo de utilización que sería de desear y, por último, todos estos inconvenientes determinan que una y otra empresa trabajen siempre en pérdida. Solamente cuando la guerra pudo beneficiarlas por el tráfico intensificado del lado del Atlántico, han podido hacer una ganancia, relativamente apreciable, pues los servicios de navegación por el Pacífico se habían suspendido; casi toda la carga que iba a Chile pasaba por esta vía. Más, esta fué una circunstancia pasajera que no debía influir en la explotación regular y permanente de la línea. Siempre estas líneas cortas y poco productivas, explotadas por dos empresas diferentes, con la multiplicidad de gastos consiguientes, son empresas anémicas, cuyos servicios no responden jamás, de una manera amplia y satisfactoria, a las necesidades del tráfico.

Debo decir como información para la Honorable Cámara, que la línea argentina es la de mayor recorrido, pues tiene 180 kilómetros; la de Chile es de 70 kilómetros; pero relativamente ésta es más costosa, por lo accidentado del recorrido. Tan es así que tiene 20 kilómetros de cremallera mientras que la Argentina tiene solamente doce.

Y bien; ante las dificultades en que se han visto las empresas para continuar con el mal negocio y poder responder en adelante a las necesidades crecientes de la comunicación que habían determinado sus concesiones, se han reunido en conferencia en Londres y han pedido la concurrencia de los representantes de Chile y de la República Argentina, es decir, de los Ministros Diplomáticos respectivos, autorizados naturalmente cada uno por su Gobierno, para tratar el asunto y procurar de concertar un acuerdo que dé solución definitiva a este asunto. La conferencia ha dejado establecido lo siguiente: que es una necesidad la

unificación de las administraciones, para reducir los gastos de explotación y aprovechar mejor la línea, su material rodante y equipo de explotación; que es necesario levantar capitales para reconstruir o reparar las vías y aumentar el tren rodante, cuya escasez se ha dejado sentir ya en el servicio, y que es evidente, que, tratándose de empresas que no han producido ningún rendimiento y no han podido hacer los servicios de sus debentures, no están en condiciones, en el estado actual de las finanzas del mundo, de conseguir capital en préstamo; razón por la cual ambas se ven en el caso de pedir una ayuda a los gobiernos argentino y chileno, para financiarse, habiendo los ministros representantes de ambas naciones coincidido en estos puntos de vista, si se quiere para resolver el problema planteado y contar con una vía regular de comunicaciones que responda a las necesidades que reclama la vinculación social y comercial de ambos países.

Se ha concertado después un arreglo, por el cual se establece la unificación de las dos líneas, y el Gobierno argentino aporta una ayuda, que no exige un desembolso, ni un gravámen definitivo, sino una garantía. El Gobierno se compromete a emitir en acciones por valor de 500 mil libras esterlinas a 1 por ciento de amortización y 5 por ciento de interés. Esas acciones las toma la empresa, y las da en caución del capital que obtenga y le sea necesario para reparar sus vías y aumentar el material rodante, de acuerdo con el Poder Ejecutivo Nacional. Se compromete la empresa a servir por su cuenta ese capital puntualmente, y a no emitir nuevas acciones ni obligaciones que pesen más sobre su haber; destinando sus rentas exclusivamente para pagar los servicios de la deuda que actualmente tiene la empresa y los de los títulos que se emiten, el sobrante, si lo hubiera, al pago de dividendos de las acciones.

Ahora, el Gobierno de Chile, compenetrado de la mayor necesidad que tiene de habilitar a su empresa y ponerla en condiciones regulares, ha dispuesto hacer un sacrificio mayor. Entrega un valor en títulos que represente la cantidad de 1.385.000 libras, con lo que se pagarán las obligaciones exigibles y diferencias a favor de las acciones preferidas, que se cancelan, quedando únicamente la empresa financiada por las acciones ordinarias que el Gobierno de Chile las toma en dos terceras partes y el resto la empresa, y, además, se autoriza a hipotecar la línea por valor de 400.000 libras, con el objeto de obtener el capital necesario para hacer las reparaciones de la misma y aumentar su dotación. Naturalmente que, pagadas las

obligaciones exigibles de la empresa, y ofreciendo una garantía tan buena, como es la hipoteca de la línea, se pone en condiciones de obtener el capital que quiere levantar.

De esta suerte, el gobierno de Chile hace un aporte efectivo superior al que relativamente hace la República Argentina.

Es en esas condiciones que se ha concertado la fusión. Las considero razonables y convenientes.

Necesariamente habrá que hacer un protocolo, estableciendo la forma cómo el material rodante de una y otra empresa podrá penetrar en uno y otro país, las franquicias que han de tener, el ejercicio de la superintendencia administrativa de uno y otro Estado en la línea y el intercambio del tráfico, puntos todos estos que son materia de una convención entre gobiernos y cuyas estipulaciones la empresa argentina se obliga a acatar, según el contrato *ad referendum* firmado con el Ministro de Obras Públicas.

De manera, pues, que este asunto quedará definitivamente concluido, recién una vez firmado el protocolo. Por de pronto, no existe sino un contrato celebrado por el Poder Ejecutivo, "ad referendum", con la empresa del transandino argentino, estableciendo la fusión.

Por estas razones y con estos antecedentes, la Comisión de Obras Públicas, aunque no ha tenido tiempo de hacer un estudio muy extenso y hondo de la cuestión, teniendo en cuenta que la Dirección General de Ferrocarriles coincide en que este proyecto es muy conveniente para los intereses públicos y no le pone ningún reparo, ha llegado a formarse un concepto definido que lo inclina a su aceptación, y, por lo tanto, no trepida en aconsejar su sanción.

Sr. Torino. — Pido la palabra.

Quiero dejar constancia de mi voto en contra en este asunto, porque se trata, antes que de intereses nacionales, de intereses exclusivamente de empresas comerciales, que en este momento no debe considerar mayormente el Senado, dado que estamos en el último día de sesiones.

Sr. Linares. — Si realmente se tratara de intereses exclusivamente de empresas comerciales, la comisión no se habría preocupado de él, puedo asegurarle al señor senador...

Sr. Torino. — No pongo un momento en duda la corrección de la comisión; ella ha creído, no me cabe duda, que satisface intereses públicos, y yo creo, por el contrario, que satisface intereses de empresas comerciales, sin

que por esto, vuelvo a repetir, ponga un momento en duda la corrección de la comisión.

Sr. Linares. — Pero yo desearía saber por qué razones cree el señor senador que satisface únicamente intereses comerciales.

Sr. Torino. — Tengo motivos para creer que la comisión ha sido inducida en error, al considerar este asunto como de urgencia inmediata; creo que no la tiene; que es un asunto que podemos discutirlo más adelante, con más calma, con más tranquilidad y estudio; y que esto no beneficiará de inmediato, como ya digo, sino a las empresas que van a fusionarse; y no puede ni debe pedirse una resolución inmediata del Senado, sobre un asunto de tanta transcendencia sin tener el tiempo para estudiar este asunto con el debido detenimiento.

Sr. Melo. — Yo desearía que el señor senador expusiera en concreto cuáles son las razones que tiene, para decir que este es un asunto que solo reviste interés para las empresas, porque si él presentara motivo, que ponga en evidencia la verdad de sus apreciaciones, la comisión sería la primera en modificar su criterio.

Sr. Torino. — La premura con que me veo en el caso de tratar este asunto, me he privado proveerme de la documentación que necesito para satisfacer al señor senador y, por eso digo que, en caso de duda, voy a votar en contra.

Sr. Linares. — Debo hacer presente que el Poder Ejecutivo de la Nación también le da a este asunto la importancia pública y grande que tiene, porque es iniciativa del Poder Ejecutivo, pasada a la consideración del Congreso al terminar sus sesiones.

Sr. Melo. — El Gobierno de la República de Chile también ha considerado que es un asunto de alto interés público, lo ha estudiado con urgencia y lo ha aprobado con mucha antelación.

Sr. Linares. — Yo tengo conocimiento de que las cámaras de Chile acaban de sancionar el proyecto.

Sr. Torino. — Y yo tengo, por mi parte, informaciones de que el Consejo de Estado de Chile se ha reunido hace pocos días para estimular el trámite del asunto, por tratarse del gobierno argentino.

Pero yo acepto, convencido hasta este momento, que este proyecto pueda obedecer a motivos de otro orden que el público, y ello implica que debe de ser sometido a un estudio más tranquilo y reposado por parte del Senado, es decir, de los senadores que no formamos

parte de la comisión que son los únicos que están verdaderamente informados, por haber tenido tiempo para estudiarlo.

Sr. Saguier. — Pido la palabra.

Dada la circunstancia de que en la sesión de ayer yo me permití llamar la atención de los señores senadores, respecto a la conveniencia de que este asunto, sometido al Senado por el Poder Ejecutivo, fuera estudiado lo más pronto posible, en razón de su oportunidad, me interesa ahora hacer presente como ya lo ha manifestado el señor senador, en nombre de la Comisión, que se trata de un convenio internacional, que aprobado por una de las partes; Chile, resta sólo que lo haga la República Argentina.

No se me oculta que, tratándose de la unión de dos empresas ferroviarias, estas empresas han de tener interés en él, si es que ellas han accedido, como parece, a la negociación; han de tener el interés legítimo que toda empresa comercial tiene en estos casos así como el Honorable Senado no le interesa, sino de reflejo, por el interés del país.

Bajo ese aspecto juzgo el asunto yo, y cuando el señor senador por Córdoba hizo la indicación de que se tratara de inmediato, acepté con mucho gusto que esa proposición fuera votada, pero está claro que, si durante su discusión se formulan objeciones serias, que no hubiesen sido tenidas en cuenta por la Comisión, ésta, sería la primera que solicitaría vuelva el asunto a su seno para tomarlas en consideración.

Pero el señor Senador por Entre Ríos sólo nos dice que las empresas ferrocarrileras tienen grande interés en la fusión — circunstancia que me explico perfectamente, pues que dichas empresas no son sociedades de beneficencia, sino comerciales, que proceden teniendo en cuenta sus propios intereses, siendo a cargo del Estado el cuidado de los de la Nación.

De modo, señor Presidente, que yo entiendo que después del informe de la Comisión de Obras Públicas, si el señor senador por Entre Ríos, — con todas las consideraciones y respeto que siempre me merece su opinión, — no nos presenta observaciones concretas, yo me sentiré obligado a votar a favor del dictamen de la Comisión.

Sr. Torino. — Pido la palabra.

Yo pregunto si es posible presentar una observación concreta en un asunto de esta magnitud, con el sólo informe verbal del señor miembro informante de la Comisión de Obras Públicas, que las empresas comerciales no son

asociaciones de beneficencia, es indiscutible; pero algunas veces las empresas comerciales suelen convertirse en empresas usurarias, y eso es lo que yo no quiero, por lo menos en la parte que se refiere a la República Argentina, contribuyendo en esta forma a la fusión proyectada.

Yo no me encuentro habilitado, por el conocimiento del asunto, en cuanto a la parte técnica; y, en cuanto a las informaciones que tengo, en lo que se refiere a la parte comercial, no me encuentro habilitado — digo — para votar favorablemente en este asunto. En atención a las razones dadas voy a votar en contra.

Sr. Roca. — Pido la palabra.

Los informes de la comisión son siempre verbales, y por excepción, son escritos.

Sr. Torino. — Pero siempre hay oportunidad de que los señores senadores se informen del asunto.

Sr. Roca. — El hecho de que sean verbales no les quita, a los informes, ni autoridad, ni prestigio, ni conocimiento sobre el propio tema sobre que versan.

En este caso el dictamen de la comisión, que no se refiere, por cierto, a un asunto nuevo, sino que versa sobre un problema que ha agitado la opinión de uno y otro lado de los Andes desde muchos años atrás, problema debatido en las cancellerías, en la prensa, en las conferencias internacionales y en las propias cámaras de ambos países; el despacho de la comisión, — digo, — aconseja una solución a la que se ha llegado mediante la intervención de los dos gobiernos de Chile y de la República Argentina, los que, si falibles individualmente como todos los hombres y todos los gobiernos, es de presumir que concurren a arreglos de este género en que se ventilan intereses concordantes de ambos países: después de haberlos estudiado en forma de que no sufra menoscabo la condición moral en que se presentan a la sanción de ambas Cámaras de los dos países.

Por eso me ha parecido extraordinaria la afirmación del señor Senador por Entre Ríos al decir que este asunto sólo consulta intereses particulares y que viene a golpear las puertas del Congreso en la última hora del período ordinario de sesiones, con la presión con que podría hacerlo un solicitante de aumento de pensión. Y tan extraordinaria es la afirmación del señor senador, que ni siquiera ha podido tomarla para sí la Comisión de Obras Públicas, conocida la consideración personal que siempre ha acreditado en todos sus

actos. el señor Senador por Entre Ríos respecto de los miembros de la comisión, sino que ha debido tomarla en cuenta por lo que afecta al prestigio de la sanción del mismo Cuerpo y a la de los dos gobiernos comprometidos en el negociado de este asunto. Y si yo, por mi situación política en esta cámara no habría de ser muy solícito en tomar la defensa de la parte que corresponde al Gobierno Argentino, ya que habría otros más indicados que yo a este recinto para defender sus gestiones administrativas, en este caso, por lo menos, a título de amistad internacional y de no tener personería en esta casa el Gobierno de Chile, puedo en cambio defender el prestigio de las negociaciones realizadas bajo la inspiración de ese gobierno, que marca un alto índice en cuanto a la moralidad y corrección administrativa con que preside los destinos del pueblo hermano y amigo.

Por estas razones, señor Presidente, y respetando las salvedades del señor Senador por Entre Ríos, en cuanto puedan concretarse a dejar constancia de su voto, insisto en manifestar que no queda perjudicada en lo más mínimo por esa misma reserva la sanción que haga el Honorable Senado, en cuanto ella no resuelve un caso de interés particular de empresas o de capitalistas europeos, sino que viene a solucionar una grave cuestión de orden internacional, económico y comercial, que afecta conjuntamente los intereses de los dos países que cruza el ferrocarril transandino.

Sr. Torino. — Pido la palabra.

He de volver sobre este punto al solo efecto de insistir en lo que he declarado: que me complace en reconocer la corrección que todos, y cada uno de los señores miembros de la Comisión de Obras Públicas, han tenido en todos los momentos, y no me cabe la mínima duda de que continuarán observando. Esto, en cuanto se refiere a los señores miembros y al propósito que ha inspirado su despacho. En todos los otros puntos, como he dicho, no tengo nada más que agregar, y mantengo mi modo de pensar respecto de cual son las razones que determinan mi voto en este asunto.

Sr. Melo. — Pido la palabra.

Voy a pronunciar muy breves encaminadas a establecer cómo desde hace mucho tiempo el Gobierno de Chile y el Gobierno Argentino, han juzgado este asunto como de un alto interés público.

A este efecto me bastará recordar que en el mes de abril del año 1916, cuando sesionó en Buenos Aires la alta comisión internacional de legislación, uniforme asamblea en la cual estu-

vo representada el Gobierno de Chile por una delegación, constituida por prestigiosos hombres de estado, entre los que se encontraban el doctor Izquierdo, el canciller Jorge Mate y el doctor Salinas estos creyeron que antes de retirarse de la República Argentina debían realizar las gestiones del caso para que se produjera la fusión de estos dos ferrocarriles. Celebraron conferencias con la delegación Argentina y con el Gobierno Argentino, y coincidiendo en que este asunto encarnaba un alto interés público, se subscribió en aquella oportunidad el primer convenio.

Desde esa fecha hasta el presente, los juicios y las opiniones que se han exteriorizado, con relación a la fusión, han sido concordantes en el sentido de que llenaría una necesidad sentida, hondamente en los dos países.

Cuando ayer se hizo en este recinto indicación de un pronto despacho, la Comisión de Obras Públicas que se encontraba solicitada en su atención por otras tareas, pensó, que si era posible, debía aconsejar una resolución y debo expresar que el señor Senador por Salta no era partidario de iniciar de inmediato el estudio porque creía que era conveniente tomar más tiempo, pero a mi instancias él se decidió a hacer el sacrificio de llevar el expediente el que ha examinado con toda detención, como lo revela la clara exposición hecha en esta sesión. De ella se desprende, que la contribución del gobierno argentino por este convenio, es mucho menor que la que ha tomado el gobierno de Chile. Tal es en síntesis el asunto en el que, como decía, desde el año 1916 se ha concordado por la opinión de autorizados estadistas de las dos naciones, que están comprometidos intereses públicos.

Me parece que estos antecedentes, agregados a los que han expresado los señores Senadores por Córdoba y Buenos Aires, justifican el celo de la comisión al despacharlo, máxime cuando existe un mensaje del P. Ejecutivo reclamando una solución.

Nada más.

Sr. Presidente (Villanueva). — Si ningún señor senador hace uso de la palabra, se va a votar en general.

—Se vota y aprueba en general, como también en particular, sin observación.

Sr. Presidente (Villanueva). — Queda sancionado el proyecto.

Sr. Iturbe. — Pido la palabra.

Para hacer indicación de que se comunique inmediatamente esta sanción a la Cámara de

Diputados, a fin de que tenga tiempo de considerarla.

—Apoyado.

Sr. Presidente (Villanueva). — Así se hará.

5

CODIGO PENAL

Sr. Gallo. — Pido la palabra.

Creo que entre los asuntos entrados de que se ha dado cuenta, figuran dos despachos de la Comisión de Códigos relacionados con el Código Penal. Uno de esos despachos aconseja la insistencia del Senado en las modificaciones introducidas al proyecto venido en segunda revisión; y el otro se refiere a modificaciones del Código de Procedimientos de la Capital, que será necesario introducir para que rijan en el caso de que el nuevo Código Penal quede en vigencia.

El asunto del Código Penal viene ya al Senado en segunda revisión, después de haber sido ampliamente estudiado en una y otra Cámara, así es que nos encontramos en condiciones de que por una votación pueda quedar convertido en ley en el día de hoy o porque el Senado no insista, o porque la Cámara de Diputados a su turno no tenga los dos tercios necesarios para mantener su sanción.

La Cámara de Diputados ha aceptado muchas de las modificaciones introducidas al despacho sancionado por el Senado, de acuerdo con el dictamen de su Comisión de Códigos y ha rechazado otras. Entre éstas figuran las disposiciones referente a la pena de muerte, algunos artículos de la ley de defensa social y otros de menor importancia.

El Senado consideró que estaría en condiciones de producirse por una simple votación que podría ser en conjunto o aisladamente, refiriéndola a cada uno de los distintos temas comprendidos en ese despacho. El proyecto podría así volver inmediatamente a la Cámara de Diputados, si el Senado tuviera los dos tercios necesarios para insistir, o quedaría convertido en ley si así no sucediera; corriendo la suerte que le depare la mayoría de la Cámara de Diputados en el primer caso.

Quiere decir, entonces, que estamos en condiciones de convertir en ley este proyecto hoy mismo, dando así satisfacción a la exigencia

pública que reclama esta reforma fundamental de esa ley de fondo.

Hago moción para que se trate inmediatamente este asunto. El señor miembro de la Comisión de Códigos doctor González está en condiciones de suministrar de inmediato los datos que los señores senadores consideren necesarios para votar este asunto.

Sr. Presidente (Villanueva). — Está en discusión la moción del señor Senador por la Capital.

Sr. Linares. — Pido la palabra.

Estoy conforme con la indicación que hace el señor Senador por la Capital, y creo, que la votación podría ser en conjunto, para abreviar tiempo, salvo que algún señor senador tuviera que hacer algún reparo en particular, y entonces podría votarse por separado el artículo motivo de la observación.

Sr. Llanos. — Eso dependerá de lo que informe la comisión.

Sr. Presidente (Villanueva). — Se va a votar si se trata sobre tablas.

—Se vota y resulta afirmativa.

—Se lee:

Vuestra Comisión de Códigos ha tomado en consideración el proyecto de Código Penal, venido en segunda revisión de la Cámara de Diputados, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja no le prestéis vuestra aprobación.

J. V. González. — P. A. Garro. — Vicente C. Gallo.

Sr. Melo. — Pido la palabra.

Desearía saber cuáles son las principales reformas introducidas por el Senado que no han sido aceptadas por la Cámara de Diputados? La ley de defensa social figura entre las insistencias de la Cámara.

Sr. Garro. — No la ha aceptado; esa reforma, y la que se refiere a la pena de muerte, son las dos más fundamentales que contiene la insistencia de la Cámara de Diputados.

Sr. Melo. — Pido la palabra.

Hubiera sido, sin embargo, conveniente tener tiempo para darse cuenta de las reformas, porque en estas insistencias de conjunto suelen ocurrir a veces que las leyes aparecen después con disposiciones contradictorias. Así ha ocurrido con la ley de alquileres que recién después de publicada, he notado que tiene dos artículos que no concuerdan.

Pero podríamos asimismo por medio de una votación de conjunto, resolver si insistimos en las modificaciones introducidas por el Se-