

# Sesión 22.a ordinaria en 10 de Julio de 1928

## PRESIDENCIA DEL SEÑOR OVARZUN

### SUMARIO

- 1.—El señor Silva Cortés, formula observaciones sobre la actitud del Senado ante la situación política actual.
- 2.—Se acuerda preferencia para el Mensaje sobre ascenso a coronel del teniente coronel señor Deitchler y para tratar de este asunto, se constituye la Sala en sesión secreta.
- 3.—Se reintegra la Comisión de Gobierno.
- 4.—En el Orden del Día, continúa tratándose del proyecto sobre navegación interoceánica. Se suspende la sesión.
- 5.—A segunda hora continúa tratándose del proyecto sobre navegación interoceánica. Se levanta la sesión.

### ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Azócar, Guillermo	Oyarzún, Enrique
Barros E., Alfredo	Rivera, Augusto
Bórquez, Alfonso	Sánchez G. de la H., R.
Cabero, Alberto	Schürmann, Carlos
Carmona, Juan L.	Silva C., Romualdo
Concha, Aquiles	Smitmans, Augusto
Cruzat, Aurelio	Trucco, Manuel
Echenique, Joaquín	Urrejola, Gonzalo
Marambio, Nicolás	Valencia, Absalón
Núñez, Aurelio	Viel, Oscar
Ochagavía, Silvestre	Zañartu, Enrique
Opazo, Pedro	

### ACTA APROBADA

SESION 20.a ORDINARIA EN 4 DE JULIO DE 1928

#### Presidencia del señor Oyarzún

Asistieron los señores Azócar, Bórquez, Cabero, Carmona, Concha don Luis E., Cruzat, Echenique, Marambio, Núñez, Ochagavía, Opazo, Piwonka, Rivera, Sánchez, Schürmann, Silva Cortés, Trucco, Urrejola, Urzúa, Valencia e Yrarrázaval.

El señor Presidente da por aprobada el acta de la sesión 18.a, en 2 del actual, que no ha sido observada.

El acta de la sesión anterior (19.a), en 3 del presente, queda en Secretaría, a disposición de los señores Senadores, hasta la sesión próxima, para su aprobación.

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

#### Oficios

Cuatro de la Honorable Cámara de Diputados.

Con el 1.º remite un proyecto de acuerdo sobre aprobación del Tratado de Extradición celebrado con Bolivia el 15 de diciembre de 1910.

Pasó a la Comisión de Relaciones Exteriores.

Con el 2.º comunica que ha aprobado un proyecto de ley sobre agregación de un inciso al artículo 1.º de la ley N.º 4230, que exime de impuestos a los tenedores de los bonos emi-

tidos por cuenta del Estado o con garantía de éste.

Pasó a la Comisión de Hacienda.

Con el 3.º comunica que ha aprobado un proyecto de ley sobre inclusión de la comuna de San Bernardo entre las comunas rurales a que se refiere la ley N.º 4339, sobre pavimentación de calzadas y aceras.

Pasó a la Comisión de Obras Públicas y Vías de Comunicación.

Con el 4.º comunica que no ha insistido en la aprobación del proyecto de ley sobre autorización para invertir novecientos mil pesos en la adquisición de una propiedad para el Conservatorio Nacional de Música.

Se mandó archivar.

Uno del Contralor General de la República, con el cual remite el Balance de entradas y gastos de la Nación en los meses de enero a mayo inclusive del presente año.

Se mandó poner a disposición de los señores Senadores.

Uno de la Comisión Mixta Especial encargada del estudio de los proyectos de ley sobre capacidad legal de la mujer, en que comunica que ha procedido a constituirse, designando como Presidente al honorable Senador don Alberto Cabero.

Se mandó archivar.

### Informes

Uno de la Comisión de Gobierno, en que pide se envíen al Archivo, por haber perdido su oportunidad, las siguientes solicitudes:

De la Municipalidad de Corral, sobre permiso para erigir un monumento a Lord Cochrane; presentada el 11 de julio de 1910;

De la Municipalidad de Santiago, sobre aprobación de dos proyectos de ley: uno, que modifica la ley vigente de transformación de la ciudad, y el otro, referente a la apertura de una nueva Avenida entre las Estaciones Alameda y Mapocho, pasando por la Plaza Brasil, presentada el 13 de agosto de 1914;

De la Municipalidad de Santiago, sobre aprobación de un proyecto de ley relativo a la apertura de una Avenida que parta de la Alameda de las Delicias, frente a la calle Estado y llegue hasta las Avenidas Vicuña Mackenna y Diez de Julio, presentada el 13 de octubre de 1919;

De la Municipalidad de Los Sauces, sobre

garantías para la Corporación, presentada el 4 de diciembre de 1923;

De la Municipalidad de Vallenar, en que pide se la exonere de la obligación de hacer entero en Tesorería Fiscal, del producto de patentes mineras percibidas en 1924, y de un saldo de \$ 21,000 que empleó para combatir una epidemia de viruelas, presentada el 4 de febrero de 1924;

De los vecinos de Toltén, en que piden la derogación del decreto-ley N.º 803, de 22 de diciembre de 1925, en la parte que suprime esa comuna y la agrega a Pitrufquén y San José de Mariquina, presentada el 15 de marzo de 1926;

De la Municipalidad de Hualqui, en que pide la derogación del decreto-ley N.º 803, en la parte que dispone la supresión de la nueva comuna de Chiguayante, en el departamento de Concepción, presentada el 12 de abril de 1926; y

De la Sociedad de Obreros y Protección Mutua de Combarbalá, en que pide no se suprima el departamento de ese nombre, presentada el 21 de diciembre de 1926.

Otro de la misma Comisión de Gobierno, en que propone se envíen al Archivo las siguientes solicitudes:

De la Municipalidad de Ñuñoa, sobre ampliación del contrato que tiene celebrado con la Chilian Electric Tranway and Light Company Limited, relativo al alumbrado, presentada el 21 de octubre de 1908;

De la Municipalidad de Santiago, sobre aprobación de un contrato con la Compañía de Consumidores de Gas de Santiago, presentada el 22 de agosto de 1917;

De la Municipalidad de Coronel, para enajenar un predio de su dominio al Ferrocarril de la Compañía de Arauco, presentada el 24 de julio de 1918;

De la Municipalidad de Santiago, sobre aprobación de un contrato celebrado con la Empresa de Tracción y Alumbrado Eléctrico, presentada el 2 de abril de 1918;

De la Municipalidad de Bajo Imperial, sobre autorización para vender un bien raíz, presentada el 8 de setiembre de 1919;

De la Municipalidad de Matanzas, sobre cesión al Fisco de dos predios de su dominio para la construcción de escuelas, presentada el 3 de noviembre de 1919;

De la Municipalidad de Matanzas sobre el mismo asunto, presentada el 28 de setiembre de 1920;

De la Municipalidad de Vallenar sobre aprobación de una propuesta de don Alberto Coo, relativa a un inmueble del Municipio, presentada el 24 de agosto de 1922;

De la Municipalidad de Marga-Marga, sobre autorización para adquirir un bien raíz, presentada el 5 de abril de 1922;

De la Municipalidad de Iquique, sobre aprobación de la enajenación en remate público de los terrenos que ocupan los edificios de la Empresa del Ferrocarril Urbano de Iquique, presentada el 11 de mayo de 1922;

De la Municipalidad de Concepción, sobre autorización para enajenar varios sitios de su dominio, presentada el 4 de enero de 1923;

De la Municipalidad de Freirina, sobre autorización para enajenar un terreno de su dominio, presentada el 6 de noviembre de 1923;

De la Municipalidad de Puerto Montt, sobre autorización para prorrogar un contrato de arrendamiento del Teatro Municipal de esa ciudad, presentada el 6 de noviembre de 1923;

De la Municipalidad de San Francisco de Mostazal, sobre aprobación de un contrato de alumbrado público, presentada el 4 de febrero de 1924;

De la Municipalidad de Bajo Imperial, sobre autorización para vender un bien raíz, presentada el 18 de marzo de 1924;

De la Municipalidad de San Felipe, sobre aprobación del arriendo del Teatro Municipal de esa ciudad, presentada el 18 de marzo de 1924;

De la Municipalidad de Temuco, sobre aprobación de un contrato relativo a las publicaciones municipales, presentada el 1.º de abril de 1924;

De la Municipalidad de Temuco, sobre aprobación de un contrato referente a provisión de pasto, presentada el 1.º de abril de 1924;

De la Municipalidad de San Antonio, sobre aprobación de una concesión del Matadero de esa ciudad a don Enrique Yunge, presentada el 15 de mayo de 1924; y

De la Municipalidad de Freirina, sobre autorización para enajenar en pública subasta,

terrenos de su dominio, presentada el 4 de julio de 1924.

Quedaron para tabla.

#### Solicitudes

Una de don Ramón Barahona Merino, en que pide abono de servicios.

Pasó a la Comisión de Policía Interior.

Una de don Julio Cordovez Aguirre, en que pide abono de servicios.

Pasó a la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia.

En los incidentes, el señor Concha don Luis hace algunas observaciones, llamando la atención del Gobierno a la conveniencia de aumentar los sueldos del personal de la Gendarmería de Prisiones.

Se dan por terminados los incidentes.

En el orden del día, el señor Presidente pone en discusión particular el proyecto de ley remitido por la Cámara de Diputados, en que se autoriza al Presidente de la República para invertir anualmente hasta dos millones de pesos en subvencionar a las compañías nacionales de navegación que hayan mantenido por más de dos años, un servicio regular interoceánico a través del Estrecho de Magallanes.

#### ARTICULO 1.º

Usan de la palabra los señores Urrejola, Trucco, Echenique, Azócar y el señor Presidente.

El señor Trucco propone que el artículo en discusión se redacte en los siguientes términos:

“Artículo 1.º Autorízase al Presidente de la República para invertir hasta dos millones de pesos anualmente en subvencionar a las Compañías Nacionales de Navegación que establezcan, por la vía de Magallanes, un servicio regular de vapores, con capacidad mínima de dos mil toneladas de carga, que partan a lo menos cada treinta días de Valparaíso o de otros puertos situados más al Norte, y lleguen al Brasil con escala en puertos argentinos y uruguayos.

La subvención será regulada en proporción a la cantidad de carga transportada desde Chile

por los vapores de dos mil toneladas de capacidad de carga como mínimo de las líneas respectivas.

Para los efectos de esta ley, se entenderá por nave o Compañía Nacional de Navegación aquellas a que se refiere el artículo 3.º de la Ley N.º 3841, de 9 de febrero de 1922".

Con el asentimiento de la Sala, y a fin de que los señores Senadores puedan conocerla oportunamente, propone también la siguiente redacción para el artículo 4.º:

"Artículo 4.º Se autoriza al Presidente de la República para contratar por cuenta de las Compañías y con la garantía fiscal correspondiente, los empréstitos que sean requeridos para la adquisición de naves destinadas al comercio exterior o de cabotaje.

Estas naves deberán ser de 4.000 toneladas de carga como mínimo y sus planos aprobados por el Presidente de la República.

Los empréstitos a que se refiere el inciso 1.º de este artículo serán garantidos con hipoteca de las naves u otras naves así adquiridas y no podrán exceder del 60 o/o del avalúo de la nave, practicado en conformidad al reglamento. Las Compañías deberán mantener, además, aseguradas estas naves a la orden del Gobierno de Chile.

Las Compañías depositarán en la Tesorería General de la República las sumas que sean necesarias para atender oportunamente al servicio de los empréstitos contratados en favor de ellas.

En vista de las opiniones manifestadas por los señores Senadores, a insinuación del señor Presidente, aceptada unánimemente, se acuerda continuar la discusión del proyecto en la sesión del lunes próximo.

El señor Azócar, con el asentimiento de la Sala, formula indicación para que se pase en informe a la Comisión de Hacienda, en vez de la Comisión de Obras Públicas y Vías de Comunicación, a la cual se había mandado, el proyecto de ley sobre autonomía financiera de los FF. CC. del Estado.

Tácitamente se da por aprobada esta indicación.

Por no haber otros asuntos en tabla de qué ocuparse, se levanta la sesión.

#### CUENTA

Se dió cuenta:

1.º De los siguientes informes de Comisiones:

Honorable Senado:

La Sociedad de Socorros Mutuos de Zapateros "Juan Martínez de Rozas", de Concepción, tiene deducida una solicitud sobre permiso para conservar la posesión de un bien raíz que ha adquirido en esa ciudad.

La presentación en referencia, fué tramitada a esta Comisión de Legislación y Justicia en 3 de enero del presente año, pero hay en el expediente una anotación que permite dejar establecido que ingresó a la Secretaría antes del 1.º del mismo mes y año. Es decir, que habría comenzado a tramitarse oportunamente dentro del plazo de vigencia de la ley 4124, de 30 de junio de 1927, que concedió un término especial de gracia a las corporaciones que hubieren dejado transcurrir los cinco años a que se refiere el artículo 556 del Código Civil sin dar cumplimiento a esta disposición, como es el caso en informe.

Establecido este primer punto, la Comisión pudo comprobar, además, que la presentación referida cumple con las demás exigencias impuestas por esa misma ley.

En mérito de estas consideraciones nuestra Comisión tiene la honra recomendar a la aprobación del Honorable Senado el siguiente

#### PROYECTO DE LEY:

"Artículo único. Concédese a la institución denominada Sociedad de Socorros Mutuos de Zapateros "Juan Martínez de Rozas", con personalidad jurídica otorgada por decreto número 1956, de 13 de julio de 1901, expedido por el Ministerio de Justicia, el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil para que pueda conservar, hasta por cincuenta años, la posesión de la casa y sitio que tiene adquiridos en la ciudad de Concepción, bajo los siguientes deslindes: al norte, con la hijuela número 1; al sur, con propiedad de don Simón Cabezas; al poniente, calle de Ongolmo; y, al oriente, con propiedad de la sucesión de don José Latorre.

Sala de la Comisión, a 4 de julio de 1928.

—A Cabero.—Romualdo Silva Cortés.—Nicolás Marambio M.—F. Altamirano Z., secretario.

Honorable Senado:

Está pendiente de vuestra Comisión de Legislación y Justicia un Mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República, de 9 de abril de 1920, sobre reglamentación del régimen del trabajo en las salitreras, fábricas, manufacturas, talleres, faenas agrícolas y demás análogas.

Disposiciones legislativas posteriores a la fecha del Mensaje ya referido le han restado toda oportunidad.

En consecuencia la Comisión cree del caso recomendaros su archivo.

Sala de la Comisión, julio 4 de 1928.

—A. Cabero.—Romualdo Silva Cortés.—Nicolás Marambio M.—F. Altamirano Z., secretario.

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Hacienda ha tomado conocimiento de un proyecto de ley formulado en un Mensaje del Ejecutivo que autoriza al Presidente de la República para contratar un empréstito, hasta por la suma de 30.000.000 pesos, que la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas tomará, a la par, con un 7 o/o de interés y una amortización acumulativa anual de 1 o/o.

El objeto de este empréstito es convertir y consolidar los avances que la Caja de Empleados Públicos ha efectuado sobre la base de los descuentos del 1 o/o que ordenó hace algún tiempo un decreto gubernativo.

El servicio del empréstito se efectuará incorporando al presupuesto ordinario de entradas de la Nación el descuento sobre los sueldos de los empleados públicos antes referido, descuento que se mantendrá hasta que se amortice totalmente la deuda contraída.

Los reintegros del desahucio que hayan percibido los empleados públicos que se reincorporen a la administración o que obtengan jubilación con posterioridad al desahucio, serán destinados, también, al servicio del empréstito.

El proyecto en referencia se ha hecho necesario en vista de la reorganización de los

servicios de la administración pública efectuado durante el curso del año 1927 a virtud de las facultades conferidas al Ejecutivo para suprimir empleos, en las leyes 4113 y 4156.

En un principio los gastos que ocasionaron estos desahucios fueron atendidos por la Caja Nacional de Empleados Públicos, la cual contrató, bajo su responsabilidad, dos empréstitos sucesivos con ese objeto; el primero por \$ 15.000.000 y el segundo, por \$ 5.000.000.

Como antes se ha dicho, estos empréstitos han sido servidos y siguen siéndolo hasta la fecha con el descuento del 1 o/o a los sueldos del personal de la administración. Este descuento representa al año un total de 2.450.000 pesos, cantidad que es insuficiente para atender, al 8 1/2 o/o de interés y amortización en 7 años, el servicio de los empréstitos contratados, sobre todo si se tiene en cuenta que para amortizar un empréstito en 7 años al 8 1/2 o/o se requiere una amortización acumulativa de 10,75 o/o anual.

En las condiciones indicadas se producirá un déficit anual de \$ 1.400.000, sin tomar en consideración los nuevos desahucios que se concedan a los empleados que dejen de formar parte del personal administrativo.

En cambio, con la aprobación del proyecto en informe, el descuento de 1 o/o a los empleados, que se calcula en un período de más o menos 29 años, permitirá servir un empréstito de \$ 30.000.000 sin hacer gravar sobre las arcas fiscales ningún desembolso de dinero.

La Comisión cree que las razones expuestas constituyen un antecedente suficiente que justifica la aprobación del proyecto en estudio y, en mérito de lo dicho, tiene el honor de proponeros tengáis a bien sancionarlo en los mismos términos en que viene formulado.

Sala de la Comisión, a .. de julio de 1928.

—Joaquín Echenique. —Aurelio Cruzat. —Guillermo Azócar.—Eduardo Salas P., secretario de la Comisión.

Uno de la Comisión de Ejército y Marina, recaído en el Mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República en que solicita el acuerdo del Senado para conferir el empleo de coronel al teniente-coronel, don Enrique Deichler Miranda.

Honorable Senado:

El 22 de julio de 1922 la Honorable Cámara de Diputados remitió un proyecto de ley sobre autorización al Presidente de la República para invertir, 1.º hasta la suma de \$ 300,000 en auxiliar a los damnificados a consecuencia de ciertas inundaciones en el sur del país, y 2.º hasta la cantidad de \$ 133,000 en la construcción de un puente de concreto armado sobre el río Traiguén, en la ciudad de este nombre.

La primera parte de esta autorización ha perdido por completo su oportunidad, desde el momento en que dicho auxilio, por su naturaleza requería de un pronunciamiento rápido para ser eficaz.

En cuanto a la segunda, la Comisión de Presupuestos debe manifestaros que, con fecha 24 de mayo de 1925, se promulgó el decreto-ley N.º 367 que autoriza la construcción de puentes en el país con un presupuesto total de \$ 37.000.000 y que, entre otras, contempla la ejecución de la obra a que se refiere el proyecto de ley en informe.

Las razones expuestas justifican, pues, el rechazo que la Comisión os recomienda.

Sala de la Comisión, a 6 de julio de 1928.

—**Joaquín Echenique.**—**Nicolás Marambio M.**—**M. Trucco.**—**Manuel Cerda M.**, secretario.

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Presupuestos ha tomado en consideración un proyecto de ley, aprobado por la Honorable Cámara de Diputados en 13 de enero de 1921, sobre fijación de la planta y sueldos de la secretaría de la Presidencia de la República y asignación de remuneraciones a los Ministros de Estado.

Sabe el Honorable Senado que desde la fecha indicada hasta hoy se han reorganizado varias veces los servicios públicos y determinado, no hace mucho, la planta definitiva y los emolumentos de su personal.

Por consiguiente, el proyecto en estudio ha perdido su oportunidad y debe, en consecuencia, ser rechazado.

Sala de la Comisión, a 6 de julio de 1928.

—**Joaquín Echenique.**—**Nicolás Marambio M.**—**M. Trucco.**—**Manuel Cerda M.**, secretario.

Honorable Senado:

Con fecha 12 de setiembre de 1923 la Honorable Cámara de Diputados remitió, aprobado, un proyecto de ley sobre autorización al Presidente de la República para concurrir, hasta con la cantidad de \$ 20,000, a una suscripción destinada a adquirir un inmueble para don Manuel Plaza, como premio por su actuación en el Campeonato Olímpico de Río Janeiro.

Vuestra Comisión de Presupuestos tiene entendido que la suscripción en referencia se llevó a feliz término y el obsequio aludido se realizó hace algún tiempo.

Por este motivo estima que el proyecto en informe ha perdido su oportunidad y debe, en consecuencia, rechazarse.

Sala de la Comisión, a 6 de julio de 1928.

—**M. Trucco.**—**Joaquín Echenique.**—**Nicolás Marambio M.**—**Manuel Cerda M.**, secretario.

Honorable Senado:

El 17 de junio de 1920 fué enviada a vuestra Comisión de Presupuestos una solicitud deducida por los empleados de la Biblioteca Nacional con la que pedían un aumento de los reducidos sueldos que en aquella época se les tenían asignados.

La total reorganización de los servicios nacionales y la fijación definitiva de las remuneraciones del personal, que han sido materia de una reciente acción del Gobierno, restan toda oportunidad a la solicitud en estudio, razón que mueve a la Comisión a recomendaros su archivo.

Sala de la Comisión, a 6 de julio de 1928.

—**Joaquín Echenique.**—**M. Trucco.**—**Nicolás Marambio M.**—**Manuel Cerda M.**, secretario.

Honorable Senado:

Entre los asuntos pendientes del estudio de vuestra Comisión de Presupuestos se encuentra una solicitud que fué sometida a su conocimiento el 31 de agosto de 1921 y deducida por la Municipalidad de Caldera, con el objeto de obtener la concurrencia del Estado al sostenimiento de ese municipio.

Innecesario parece a la Comisión entrar en detalles para justificar la indudable pérdida

de oportunidad de este negocio y, para recomendaros, consiguientemente, el envío al archivo del expediente que se acompaña.

Sala de la Comisión, a 6 de julio de 1928.

—**Joaquín Echenique.**—**M. Trucco.**—**Nicolás Marambio M.**—**Manuel Cerda M.**, secretario.

Honorable Senado:

En 11 de octubre de 1921 fué enviado a la Comisión de Presupuestos un oficio de la Honorable Cámara de Diputados en que invita al Honorable Senado para constituir una Comisión Mixta encargada de estudiar los decretos objetados por el Tribunal de Cuentas y que fueren enviados al Congreso en virtud de lo dispuesto en el artículo 5.º de la ley que organizó dicho Tribunal.

Habiendo perdido su oportunidad la invitación precedente, vuestra Comisión informante os recomienda el archivo de este oficio.

Sala de la Comisión, a 6 de julio de 1928.

—**Joaquín Echenique.**—**Nicolás Marambio M.**—**M. Trucco.**—**Manuel Cerda M.**, secretario.

Honorable Senado:

Por las razones que se dan para justificar su pérdida de oportunidad, vuestra Comisión de Presupuestos tiene a honra recomendaros el archivo de los siguientes Mensajes:

19 de agosto de 1919.—Que autoriza al Presidente de la República para enajenar, en pública subasta, un sitio de propiedad fiscal, ubicado en Punta Arenas y adquirido por donación hecha al Fisco por don Mauricio Braun.

Por decreto-ley N.º 172, de 26 de diciembre de 1924, se concedió esta autorización.

13 de octubre de 1921.—Que autoriza al Presidente de la República para invertir, hasta la suma de \$ 500,000, en los servicios públicos que indica del Territorio de Magallanes.

Diversos decretos-leyes dicen relación con este Territorio y en ellos se autorizaron inversiones y empréstitos para atender y mejorar sus servicios.

2 de enero de 1922.—Que autoriza al Presidente de la República para pagar a la Asociación de Productores de Salitre la cantidad de \$ 69,201 que se le adeuda por rancho

y forraje suministrados a los escuadrones de la guarnición de Iquique durante el año 1919.

14 de junio de 1922.—Que autoriza al Presidente de la República para invertir la suma de \$ 40,000, oro de 18 d., en cancelar a la Compañía Sud Americana de Vapores el saldo que se le adeuda por arrendamiento del vapor "Imperial" en 1920, con motivo del IV Centenario del Descubrimiento del Estrecho de Magallanes.

9 de julio de 1923.—Que autoriza al Presidente de la República para invertir la cantidad de \$ 1.132,666.50 en el pago de las cuentas pendientes del Ministerio del Interior.

La Comisión estima que los tres Mensajes precedentes han perdido su oportunidad, en atención a que por decreto-ley N.º 290, de 4 de marzo de 1925, se autorizó la inversión de \$ 8.412,235.97 para pagar las cantidades que adeudaren los diversos departamentos de Estado, hasta el 31 de diciembre del año 1924.

27 de noviembre de 1923.—Sobre suplemento en las cantidades que se indican en algunos ítem del Presupuesto de Guerra vigente.

13 de Noviembre de 1923.—Sobre suplemento de \$ 350,000 al ítem 25 del Presupuesto de Marina de 1923.

No tiene para qué dar explicaciones vuestra Comisión para acreditar que los dos Mensajes anteriores también han perdido su oportunidad y deben, en consecuencia, archiversse.

Sala de la Comisión, a 6 de julio de 1928.

—**Joaquín Echenique.**—**Nicolás Marambio M.**—**M. Trucco.**—**Manuel Cerda M.**, secretario.

2.º De la siguiente moción de los Honorables Senadores don Joaquín Echenique y don Guillermo Azócar:

Honorable Senado:

El señor Ministro de Hacienda ha manifestado las dificultades de orden práctico y financiero que se derivan de la falta de uniformidad en las diferentes disposiciones relativas a las leyes de empréstitos.

En efecto, entre los empréstitos fiscales, municipales y otros con garantía fiscal, algunos se derivan de leyes dictadas en años anteriores en que los tipos de intereses, tanto dentro como fuera del país, eran más elevados que los actuales. Otras leyes, aunque dictadas en la misma fecha, fijan también intereses dife-

rentes. Finalmente, los tipos de amortización son, asimismo, caprichosos.

Esta falta de uniformidad, como es fácil de comprenderlo, perturba los mercados por causa de la variedad de bonos y deprecia el valor, por la ausencia natural de ofertas y demandas, de aquellos bonos que, por sus condiciones especiales de interés y amortización, existen en cantidades reducidas.

Otro inconveniente grave de esta diversidad de condiciones es la imposibilidad para el Gobierno de consolidar, en una sola emisión, diversos empréstitos, ya sea con el objeto de disminuir los gastos de colocación o de evitar una perturbación del mercado con emisiones sucesivas. Se comprende que estas consolidaciones no podrían efectuarse si acaso los tipos de interés y amortización no fueran uniformes.

En mérito de lo dicho, tenemos el honor de proponeros el siguiente

#### PROYECTO DE LEY:

Artículo 1.º Autorízase al Presidente de la República para uniformar los tipos de interés y amortización de los empréstitos fiscales o garantidos por el Estado que, hasta la fecha, hayan sido autorizados y cuya contratación se encuentre pendiente o en trámite de colocación.

El tipo de interés será de 6 o/o para los empréstitos externos y de 7 o/o para los empréstitos internos. El tipo de amortización será, en cada caso, de 1 o/o acumulativo anual.

Artículo 2.º Esta ley comenzará a regir desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial".

Santiago, 6 de julio de 1928.—**Joaquín Echenique.**—**Guillermo Azócar.**

3.º De una solicitud de don Maximiliano Aldunate, en que pide aumento de pensión.

#### PRIMERA HORA

##### 1. LA SITUACION POLITICA.—DEBERES DEL SENADO.—ARRESTO DE UN SENADOR.

El señor SILVA CORTES.—Todos los miembros presentes del Senado de la República me han conferido el honoroso encargo de hacer, en su nombre, las siguientes declaraciones:

El Presidente de la República, los funcionarios del Poder Ejecutivo que de él dependen y la Fuerza Armada, deben mantener y defender

su estabilidad y asegurar el orden público y la paz social.

Si no lo hicieran, Chile sería destruido, como nación por el desgobierno y la anarquía.

Los Senadores podemos decir lo que acabo de expresar, con la prueba plena de nuestra actitud pasada y presente, que ha sido y es de concurrencia constante y eficaz a toda la labor constitucional que nos ha correspondido; y sin la cual habría sido imposible legislar y gobernar en términos más o menos convenientes para el Estado; y con la tendencia natural e indispensable de volver a la normalidad.

Estamos absolutamente convencidos de que la cooperación del Congreso es factor esencial de salvación nacional; y declaramos ante el país que la intensidad con que sentimos el amor a la Patria y a sus instituciones fundamentales es lo que nos ha hecho venir hasta aquí, lo que nos tiene aquí y lo que aquí ha de mantenernos inexorables, cumpliendo nuestros deberes de Senadores chilenos.

El pueblo que nos ha elegido no debe atribuir a nuestra concurrencia otros móviles que los que realmente la inspiran y justifican; y que consisten en la necesidad de salvar el régimen constitucional civil; y el deber de coadyuvar a toda acción del Gobierno en favor del orden en el interior, de la buena política internacional y del progreso social y económico.

Estas consideraciones superiores, en tiempo de dificultades y acontecimientos extraordinarios, han debido prevalecer sobre ciertos hechos anormales y lamentables, porque los formas o accidentes llegan a ser cosas secundarias cuando se trata de salvar lo esencial para la paz interna y el prestigio exterior de la Nación.

En el momento presente nos preocupa un hecho desgraciado que nos exige patriotismo para apreciarlo y serenidad para manifestar sobre él mismo un concepto destinado a la publicidad.

Se trata de la prisión de un Senador a quien, después de detenerlo, se le relegaría a un lugar extremo del territorio nacional. Se nos ha dicho que el Gobierno le imputa propósitos o actividades culpables y que se cree que sus actos coinciden con instrucciones impartidas desde el exterior por quienes pretenderían alterar la tranquilidad interna de Chile.

Antes de la última reforma constitucional, las Cámaras eran los únicos jueces para declarar si sus miembros podían o no ser sometidos a juicio por los Tribunales. Ahora las reglas de la inviolabilidad y del desafuero han cambiado; y esas materias corresponden a las Cortes de Apelaciones y a la Corte Suprema de Justicia.

Las atribuciones de supervigilancia sirven para reclamar la aplicación de preceptos y ga-

vantías legales al caso concreto de que tratamos; y el deber del Senado de velar por su dignidad obliga a una protesta en el caso de infracción de aquellos preceptos.

En presencia de una situación tan excepcional, el Senado hace presente al Poder Ejecutivo que el único procedimiento legal en esta emergencia es el señalado en el artículo 34 de la Constitución, que ordena someter al Senador arrestado a la Corte de Apelaciones.

El Senado no puede ir más allá de este llamamiento al respeto de nuestra Carta Fundamental, porque no tiene otras facultades que ejercitar en defensa de su prestigio e independencia.

En presencia de estos sucesos que pueden afectar su decoro y libertad, el Senado no puede tampoco cesar en su funcionamiento por resolución propia, por no contemplarse el caso en la Constitución y para evitar al país los daños gravísimos que se derivarían de la supresión del Poder Legislativo.

Haciendo un gran sacrificio personal, acallando los más justos sentimientos de dignidad e inspirados sólo en consideraciones superiores de patriotismo y de bien de la República, los miembros de esta Cámara continúan desempeñando las funciones que les dió el pueblo elector.

Aprovechamos esta oportunidad para hacer desde esta tribuna un llamado a la concordia y a la armonía, a los Poderes Públicos, al pueblo y a todo lo que constituye la sociedad chilena, para que todos procuren la reorganización y la paz que necesita la República.

La Constitución, las leyes y las circunstancias políticas anormales del tiempo presente, no nos permiten a los Senadores otra acción; y el pueblo, al juzgar a los actuales congresales no podrá prescindir de la consideración de esas circunstancias; pero, sean cuales fueren las apreciaciones del público, estando convencidos de la necesidad de mantener el Congreso, no contribuiremos con abstenciones a la ruina de todos los elementos del orden social.

## 2. SESION SECRETA.—ASCENSO MILITAR

El señor SCHÜRMAN, —Me permito formular indicación para que en los últimos diez minutos de la presente sesión se constituya el Senado en sesión secreta a fin de tomar en consideración el mensaje sobre ascenso del teniente coronel señor Enrique Deitchler.

El señor BARROS ERRAZURIZ. —¿Y porque no nos constituimos en sesión secreta con ese fin, inmediatamente que termine la hora de los incidentes?

El señor OYARZUN (Presidente). — Si le parece al Honorable Senado, se procederá en la forma que han propuesto los honorables señores Schürmann y Barros Errázuriz.

Queda así acordado.

¿Algún señor Senador desea usar de la palabra antes de la orden del día?

Ofrezco la palabra.

Terminados los incidentes.

Se va a constituir la Sala en sesión secreta.

—Se constituyó la Sala en sesión secreta.

## 3. INTEGRO DE COMISION

El señor OYARZUN (Presidente). — Como la Comisión de Gobierno se encuentra momentáneamente incompleta por ausencia del honorable señor Medina, solicito el acuerdo del Senado para nombrarle reemplazante mientras dure su ausencia.

Si no hay inconveniente, quedará así acordado.

Acordado.

En reemplazo del honorable Senador durante su ausencia, propongo al honorable señor Trucco.

Si no se hace observación, quedará nombrado.

Acordado.

## 4. NAVEGACION INTER-OCEANICA

El señor OYARZUN (Presidente). — Entrando al orden del día, continúa la discusión particular del proyecto sobre navegación interoceánica.

El señor SECRETARIO. —El honorable señor Trucco, a nombre de los miembros de la Comisión informante, ha propuesto que el artículo 1.º se redacte en la siguiente forma:

“Artículo 1.º Autorízase al Presidente de la República para invertir hasta \$ 2.000.000 anualmente en subvencionar a las compañías nacionales de navegación que establezcan, por la vía de Magallanes, un servicio regular de vapores, con capacidad mínima de dos mil toneladas de carga, que partan a lo menos cada treinta días de Valparaíso o de otros puertos situados más al norte, y lleguen al Brasil, con escalas en puertos argentinos y uruguayos.

“La subvención será regulada en proporción a la capacidad de carga transportada desde Chile por los vapores de dos mil toneladas de capacidad de carga como mínimo, de las líneas respectivas.

“Para los efectos de esta ley, se entenderá por nave o compañía nacional, aquellas a que se refiere el artículo 3.º de la ley N.º 3841, de 9 de febrero de 1922”.

El señor OYARZUN (Presidente). — Continúa la discusión del artículo 1.º, conjuntamente con la indicación que se acaba de leer.

El señor URREJOLA. —¿Dónde podría encontrar el texto de la indicación que se acaba de leer?

El señor SECRETARIO.—En la página 375 del Boletín de Sesiones, honorable Senador.

El señor URREJOLA.—Yo no habría hecho esta pregunta si me hubiera sido dado obtener la redacción que pedí en Secretaría a las dos o tres de la tarde de hoy; de manera que no pude imponerme del texto de ella.

Creo, señor Presidente, que tanto el proyecto de la Cámara de Diputados como la indicación del honorable señor Trucco, tienen el mismo vicio original, o sea, el pie forzado del desembolso anual de dos millones de pesos. Yo preguntaría: ¿por qué motivo se fija en dos millones la subvención que habría de darse a la compañía o compañías que dediquen uno o dos vapores a hacer el servicio de navegación entre los puertos chilenos y los puertos del Atlántico, hasta el Brasil?

Yo rogaría al señor Presidente se sirviera pedir a los señores Senadores que presten más atención a mis observaciones.

El señor OYARZUN (Presidente).—Suplico a los señores Senadores se sirvan permitir al honorable señor Urrejola que ejercite su derecho con más comodidad.

El señor URREJOLA.—Yo pido esta deferencia a los honorables Senadores, porque tengo la ilusión de que en el Senado no hay ánimo preconcebido para aprobar el proyecto en forma tal o cual.

Además, me ilusiona la idea de que las observaciones que voy a formular, que no serán muchas, pero sí, fundamentales, habrán de producir en mis honorables colegas el convencimiento de que el proyecto remitido por el Ejecutivo, y al cual la Cámara de Diputados le dió su aprobación, parece que sin estudio alguno, pues no le hizo ninguna enmienda, necesita ser sustancialmente modificado.

¿Por qué, me digo yo, se concede una subvención de dos millones de pesos a los dos, tres o cuatro vapores, que seguramente no serán más, que hagan la navegación a que se refiere el proyecto? ¿Se trata acaso de vapores transatlánticos, como los norteamericanos o europeos, que hacen la travesía del Atlántico, del Mediterráneo o de los mares de la India, que tienen treinta y cinco, cuarenta o cincuenta mil toneladas, que recorren centenares de miles de millas y que tocan en muchísimos puertos? En esa forma se justificaría tal vez una subvención tan considerable; pero la verdad es que se trata de vapores pequeños, de escaso tonelaje y, consiguientemente, de poco valor.

Para que se vea hasta qué punto me asiste la razón en esta materia, voy a hacer la historia del proyecto en debate.

En enero próximo pasado se dictó una ley parecida en sus disposiciones al proyecto en discusión, destinada a subvencionar a la Compañía Sud-Americana de Vapores, por el servicio de navegación que venía haciendo a través del Canal de Panamá y llevando la bandera y los productos chilenos hasta los Estados Unidos y no sé si hasta Europa. Al discutirse aquella ley en el Senado, si no me engañan mis recuerdos, pues no he tenido tiempo de revisar el Boletín de Sesiones, se manifestó la conveniencia de conceder una subvención igual a la que consultaba ese proyecto, a las compañías que hicieran el servicio de navegación a través del Estrecho de Magallanes hasta los puertos sudamericanos del Atlántico.

Empeñados como estaban algunos honorables Senadores en que se despachase el proyecto en referencia, se insinuó la idea de aprobarlo sin más trámite; pues el Gobierno podría presentar un mensaje por el cual se hicieran extensivos iguales beneficios a compañías que establecieran la navegación a través del Estrecho de Magallanes.

Yo, señor Presidente, que tuve la satisfacción, triste satisfacción, de negar mi voto a aquel proyecto, porque me duele negar mi voto a proyectos que se presentan en nombre del interés nacional, le negaré también mi voto a éste, pues los mismos motivos que en aquella ocasión me indujeron a obrar así, me inducen ahora a oponerme a la aprobación del proyecto en debate, porque considero que el gasto que él autoriza no está suficientemente justificado.

En efecto, cabe preguntar: ¿Se ha hecho algún estudio respecto de los vapores de la compañía que recibirá esta subvención? ¿Se ha estimado el valor de ellos para llegar a la conclusión de que la subvención debe ser precisamente de dos millones de pesos? La verdad es que nada se ha dicho sobre estos puntos.

La ley promulgada en enero último, además de la disposición que consultaba la subvención a que me he referido, consultaba otras que otorgaban la garantía del Estado a los empréstitos que contratara la Compañía Sud-Americana de Vapores a fin de adquirir nuevas naves y mejorar su material a flote, y todo esto sin control alguno, sin fijar plazo ni límite de ninguna especie a dichos empréstitos. Esto fué lo que me movió a votar en contra de aquel proyecto.

Creo, señor Presidente, que este proyecto de subvención es completamente oficioso. No sé que se haya presentado compañía naviera alguna solicitando esta subvención. Más aún: la compañía que parece ser la única que será beneficiada con el proyecto en discusión, ha estado durante más de dos años haciendo el mismo tráfico marítimo pa-

ra cuyo sostenimiento se pide ahora una subvención y una garantía. ¡Y qué subvención, y qué garantía!

Comprendo que si se tratara de crear la Marina Mercante Nacional, que si ella no existiera o existiera en condiciones muy limitadas, se presentaran estos proyectos de subvenciones y garantías por el Ejecutivo o por los parlamentarios. Pero, ya la Marina Mercante Nacional existe y ha sido favorecida por una ley verdadera y suficientemente protectora, por más que se diga que hay conveniencia para el país en contar con un número considerable de naves mercantes, que, en caso de guerra, puedan servir como transportes de tropas.

En 1922, después de prolongadísimos debates parlamentarios, y de prensa, se dictó la ley que reservó a la Marina Mercante Nacional el comercio de cabotaje, o sea el derecho exclusivo de hacer fletes marítimos entre puertos chilenos. Pues bien, parecería natural que habiendo obtenido nuestra Marina Mercante el monopolio del comercio marítimo entre puertos chilenos, hace cinco años se hubiera conformado con las ventajas que ésto le reporta, ventajas que significan un sacrificio para el país entero; pero ya vemos que está lejos de ser así, puesto que se solicitan estas subvenciones.

La ley que reservó el cabotaje para la Marina Mercante Nacional puso término al servicio de navegación que cada ocho días, — tome nota el Honorable Senado, — hacían los grandes transatlánticos que venían de Europa y tocaban en Punta Arenas, Coronel, Talcahuano y Valparaíso.

Con la reserva del cabotaje, estas Compañías dejaron de tener ya el halago de poder acarrear, después de traer las mercaderías extranjeras a nuestros puertos, los productos desde los puertos chilenos, llámense Punta Arenas, Corral, Coronel o Talcahuano, a los puertos de más al norte, y vice-versa. Y estos beneficios los ha aprovechado la Marina Mercante Nacional.

Es verdad que con la apertura del Canal de Panamá, el tráfico de los vapores extranjeros inter-oceánicos a nuestras costas, tuvo un camino mucho más corto, y de ahí que el gran movimiento marítimo que en nuestras costas hacían estos vapores extranjeros, ha debido irse reduciendo; pero nunca se habría reducido a cero, como actualmente.

Hoy día, según informaciones que he tomado en la oficina de la "Pacific Steam Navigation Company", no viene en el año por el Estrecho, ningún vapor con carrera fija, de las costas europeas, a las de Chile, ni tampoco va ninguno para allá. Suele haber, naturalmente, se me dijo en

esta oficina, un vapor inglés que viene una vez al año, con mercaderías y destino determinado. El acarreo de productos extranjeros lo hacen vapores sin itinerario.

¿Cómo se pide todavía que se aumente el sacrificio del país imponiéndole este desembolso fiscal de dos millones de pesos al año en favor de una Compañía? Y digo una Compañía, a pesar de que el honorable señor Trucco tuvo a bien redactar el artículo primero en términos mucho más amplios, que dan lugar a la posibilidad de que venga el concurso libre de varias Compañías a luchar por el logro de esta subvención y demás favores que consulta el proyecto. Pero es más que probable que tal cosa no pase y, aunque pase, siempre quedarían en pie los términos que corresponden al fondo de mis observaciones. Quedarían siempre los dos millones, que es una suma excesiva para la expectativa del comercio entre los puertos de Chile y los puertos del Atlántico sudamericanos.

De tal manera estima la compañía para la cual se ha presentado este mensaje, y en favor de la cual han podido hacerse todos los argumentos en pro de este proyecto, en tal forma estima esta compañía que son para ella los beneficios consultados, que ha publicado tres extraños artículos en "El Diario Ilustrado". A mí me ha llamado la atención que en este diario, que siempre en sus secciones oficiales se ocupa de tópicos generales, en artículos que no aparecen firmados con firmas conocidas, venga esta colaboración sin firma en que se establecen cosas tan chocantes.

Voy a permitirme leer unas cortas líneas de un larguísimo artículo publicado el Domingo en "El Diario Ilustrado", y que tal vez haya sido publicado también en "El Mercurio" y en "La Nación".

Ese artículo trae una prevención tan sugestiva y de tal manera llamada a acallar la oposición a este grave proyecto, que en realidad se necesita valor para combatirlo. Yo no he tenido ocasión de demostrar valor en los campos de batalla; pero nunca me ha faltado valor aquí en el Parlamento para sostener mis principios y mi manera de pensar aún en contra de intereses que puedan sentirse vulnerados, aunque se haya tratado de inhabilitarme con sugestiones y aseveraciones verdaderamente insoportables.

El artículo a que me refiero, que es a favor de la firma Braun y Blanchard, empieza así:

"Las naves de la Sociedad son modernas, de un tonelaje en relación con las necesidades de la costa y cuentan con toda clase de comodidades para hacer agradable la navegación.

"Sólo diremos por hoy y para terminar, que por sus servicios innegables y reales, por ser la

única Compañía que ha mantenido desde hace años, un servicio de navegación hasta los puertos del Atlántico; por ser chilena en sus capitales, en la acción que desarrolla, en la obra realizada, es la sociedad anónima comercial Braun y Blanchard, la única empresa naviera contemplada en el Mensaje, — todo patriotismo, justicia y estímulo, — que ha entregado el Gobierno de la República a la consideración del Congreso Nacional". Y termina:

**"Y es de esperar confiadamente que el Senado, donde no impera el criterio de amparo a deleznablez intereses inconfesables, habrá de prestar toda acogida al proyecto del Gobierno sancionado ya por la Cámara de Diputados. . ."**

**"¡El Senado, donde no impera el criterio de amparo a deleznablez intereses inconfesables!"**

Cualquiera que se imponga de que yo ataco el proyecto en debate y que haya leído el artículo a que me vengo refiriendo, si no conoce a los hombres, y que crea que todos los que nos sentamos en los bancos parlamentarios, somos capaces de convertirnos desde estos altos puestos, en vulgares mercachifles; va a creer que estoy aquí defendiendo los intereses de algunos navieros. No faltará quien diga que soy accionista de la Compañía Sud-Americana de Vapores, o de la Compañía de Menéndez Behety, o de quien sabe qué otra Compañía de navegación, porque hay bastantes, aunque no tan importantes como las nombradas. Como digo, mis observaciones despertarán suspicacias y más de alguien creerá que el Senador Urrejola está aquí defendiendo los intereses de alguna de estas compañías, y calificará mi crítica como una simple obstrucción al proyecto, inspirada en el deseo de amparar los intereses particulares de algunas de estas Compañías, porque para los interesados en que se despache este proyecto que los beneficia, en forma tan interesante, la demora en su despacho de una o dos sesiones, sobre todo cuando un Senador como el que habla hace uso de la palabra durante más de media hora, será un acto grave y evidente de obstrucción.

No leeré íntegros los tres artículos que han aparecido en "El Diario Ilustrado", porque son largos. Uno de ellos ocupa siete y media columnas de aquel diario. El otro, publicado en el día de ayer, es una especie de colaboración que aparece sin firma. El segundo fué redactado con habilidad, porque la línea final del artículo aparece como si fuera el término de la última proposición, con las palabras Braun y Blanchard; pero, en realidad, parece que estas palabras fueran la firma de la compañía naviera.

El hecho es que el segundo artículo es más o menos tal como el primero. No es tan

valiente, pero no deja de ser decidido. El tercer artículo publicado hoy, en aquel mismo diario, dice: "Estos son los derechos de la Casa de Braun y Blanchard". Los derechos son los que consulta el proyecto.

Estos tres artículos publicados simultáneamente en los tres diarios de la capital, posiblemente también en los diarios de provincias, están destinados todos ellos a formar el concepto de que la Casa Braun y Blanchard es la que tiene todos los derechos, porque el Supremo Gobierno los consultaba en su mensaje y porque la Cámara de Diputados lo aprobó.

He querido llamar de paso la atención del Senado sobre estos artículos un tanto insoportables, no porque crea que entre mis honorables colegas pueda existir la impresión de que mis palabras están inspiradas en mezquinos intereses. El Honorable Senado sabe que mi crítica a este proyecto sólo la provoca el deseo de resguardar los altos intereses públicos y los fondos fiscales.

Comprendo, señor Presidente, que el Gobierno esté empeñado en que exista un tráfico más o menos constante y serio de vapores entre la costa chilena y los puertos sudamericanos del Atlántico, a través del Estrecho de Magallanes, a fin de llevar nuestros productos al Brasil y a la Argentina y traer de allí los que nos convengan; comprendo que algún sacrificio quiera hacer para estimular y mantener esta vía marítima de acarreo; pero he criticado y sigo criticando el sistema de subvenciones a fondo perdido y por tiempo indefinido que consulta el proyecto en debate.

En días pasados tuve oportunidad de manifestar que no creía posible que en un país organizado pudiera aceptarse este sistema de subvención fiscal de dos millones de pesos al año a fondo perdido sin más obligaciones para las compañías o armadores favorecidos que la que ya tienen muchos vapores extranjeros que hacen la travesía entre Nueva York y Valparaíso, y sin fijar plazos ni más condiciones que la de mantener esta navegación entre los puertos de ambos océanos. Dije que me parecía ésto profundamente extraño y que creía que una ley semejante no existiría en ningún país organizado. Después he tenido ocasión de ver que hay antecedentes, pero antecedentes muy distintos a la manera como se consulta aquí esta subvención.

Para dar las opiniones que voy a emitir en seguida, y como yo entiendo muy poco en asuntos de comercio marítimo, me dirigí a varios caballeros muy conocedores de esos asuntos y en cuya competencia tengo yo mucha fe. Así he obtenido informaciones muy minuciosas e

interesantes, no solamente acerca de lo que pasa en Chile en materia de marina de comercio, sino también de lo que pasa al respecto en Inglaterra y en Estados Unidos, los dos países que tienen las más grandes marinas de guerra y comerciales, los que tienen costas más extensas y los más ricos en el mundo entero.

Empezó por contestar esta pregunta uno de los caballeros más versados a quienes consulté: ¿existe en Inglaterra la ley de cabotaje como está dictada en Chile? Me contestó que no. Voy a leer, con el perdón del honorable señor Zañartu, campeón de la ley de cabotaje, la opinión de esa persona. Dice así: "**Reserva del cabotaje.** No existe en Inglaterra. El Comité Board of Trade, cuando el Gobierno Británico deseó reservar el cabotaje a su bandera, acordó que en caso de que el Gobierno se decidiera a hacerlo, lo acordara sobre la base de conceder el cabotaje a las naciones que permitieran el mismo comercio a sus naves, y que Honkong, Singapore y otros puntos quedarían eliminados de dicha reserva." En realidad, pues, existe el cabotaje, pero limitado, es decir, con la excepción de aquellos países que permitieran también el cabotaje de la marina inglesa en sus costas, y, además, en las grandes posesiones que forman parte de los dominios británicos."

Después contesta nutridamente otras preguntas más sobre las subvenciones. Yo sabía que había subvenciones de navegación, pero no conocía la forma en que se concedían. Me dice que no hay primas de navegación ni en Inglaterra ni en Estados Unidos.

El señor AZOCAR. — Pero subvenciones existen en Inglaterra.

El señor URREJOLA. — Su Señoría no presta atención a lo que digo cuando me observa esto.

Yo no he dicho que no haya subvenciones en Inglaterra.

Dice mi informante:

**1.—Ayudas directas.** "Jamás en su historia, Gran Bretaña ha pagado primas, sea por construcción de naves o por la explotación de ellas.

La única ayuda financiera se ha limitado a pagar sumas fijas por el transporte regular de correspondencia sobre rutas determinadas.

**2.—Subsidios por transporte de correspondencia.**—Pág. 302 del libro Government Aid to Merchant Shipping.

**Cunard Line y White Star.**—Ambas compañías reciben en total £ 230,000, o sean \$ 9.200,000 de nuestra moneda. La Cunard recibe £ 90,000.

El contrato de la Cunard es servido por el "Mauritania", de 30,750 toneladas gruesas y 25 millas de andar; por el "Aquitania", de 45,650 toneladas gruesas y 24 millas de andar; y por

el "Berengueria" (ex-Imperator, alemán), de 52,022 toneladas gruesas y 24 millas de andar.

El contrato de la White es servido por el "Olimpic", de 45,360 toneladas gruesas y 24 millas de andar; por el "Majestic", de 56,000 toneladas gruesas y 24 millas de andar; y por el "Homeric", de 35,000 toneladas gruesas y 18 millas de andar.

**Peninsular y Oriental Steamship Co.**—Esta compañía, la más grande de Inglaterra para el transporte de pasajeros al Asia y Australia, goza de una subvención de £ 210,000, de las cuales £ 160,000 corresponden a la obligación de tener un vapor semanal entre Southampton y Bombay, y las £ 50,000 restantes para un viaje quincenal entre Southampton y Shanghai.

**Royal Mail Steam Paket Co. y Pacific Steam Navegación Company.** — Recibe subvención postal de £ 14,000, o sean \$ 560,000 al año."

Se habla, como ve el señor Presidente, de grandes compañías que atraviesan los más grandes mares del mundo: el Atlántico, el Mediterráneo, el mar Indico, y que llevan pasajeros, mercaderías y correspondencia inglesa a puertos muy distantes. Y si se toma en cuenta la inmensa capacidad de los vapores, la ligereza de su andar y la importancia que tiene para Inglaterra el que su correspondencia llegue rápidamente a todas sus posesiones, resulta que la subvención es insignificante comparada con la que se trata de pagar en Chile a una compañía de vapores pequeños y de poquísimo andar.

El señor OYARZUN (Presidente). — Como va a terminar la primera hora, quedará Su Señoría con la palabra.

El señor SECRETARIO. — Ha llegado a la Mesa una moción de los señores Echenique, Azocar y Cruzat, en que inician un proyecto de ley para uniformar los tipos de interés y amortización de los empréstitos fiscales.

Pasa a la Comisión de Hacienda.

El señor AZOCAR. — Se podría tratar sin informe de la Comisión de Hacienda, ya que ha sido presentado por los mismos Senadores que la componen.

El señor OYARZUN (Presidente). — Su Señoría puede formular indicación en ese sentido en la sesión de mañana.

Se suspende la sesión.

—Se suspendió la sesión.

### 5.—NAVEGACION INTEROCEANICA

#### SEGUNDA HORA

El señor OYARZUN (Presidente). — Continúa la sesión.

El señor URREJOLA. — Al terminar la primera hora, me ocupaba de las subvenciones

que otorga el Gobierno británico a las compañías de vapores que hacen el servicio de navegación, entre Inglaterra y los demás países.

Voy a ocuparme, ahora, de la protección que da Estados Unidos a la marina mercante particular.

En este país no existe la reserva del cobotaje para la marina mercante nacional, de modo que este comercio es libre.

El señor BORQUEZ. — Perdóneme una interrupción, señor Senador. En Estados Unidos el cobotaje es tan estricto, que un vapor extranjero no puede llevar una carta de un puerto a otro puerto norteamericano. De manera que Su Señoría ha sido mal informado.

El señor URREJOLA. — Seguramente debe ser como lo afirma Su Señoría; pero como mis observaciones las formulé en castellano claro y en alta voz, ellas pueden ser rectificadas por los señores Senadores.

Si he traído al debate este asunto del cobotaje lo he hecho para hacerme eco de opiniones ajenas. Por lo demás, no tienen actualidad la cuestión.

Debo referirme a la manera cómo se ayuda en Estados Unidos a la marina mercante nacional, por medio de subvenciones.

La ayuda que se presta en Estados Unidos a la marina mercante, es otorgada en forma de subvenciones postales, tal como lo hace Inglaterra. Así, en virtud de la ley dictada el año 1920, se han acogido a esas subvenciones las siguientes compañías: "Interoceánica Steam Schip Company", dedicada al transporte de correspondencia de San Francisco a Sidney, y que recibe, una subvención de tres dólares por milla de recorrido, en viajes de ida; de vuelta no

recibe subvención. Cuenta la Compañía con cuatro vapores; la "L. Steam Schip Company", con viajes entre Nueva York, Rio de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires. Recibe 3 dólares por milla en cada viaje de ida, y de vuelta no recibe subvención. Tiene 18 vapores la Export Steam Ship Company", que recibe 200,000 dólares de subvención y cuenta con 19 vapores. Como se puede observar, a esta Compañía no se le da subvención por millas, sino que se le asigna una determinada suma de dinero; la "Grace Steam Ship Company" y esta es la compañía que más nos interesa conocer desde el punto de vista comparativo con las nacionales.

La Compañía de Grace, para transporte de correspondencia entre Nueva York y Valparaíso recibe 3,25 dólares por milla en viajes de ida, y hace un total de 19 viajes al año. Cuen-

ta la compañía con 19 vapores y tiene entre ellos, los vapores "Santa" que son cuatro. El monto de la subvención total de esta Compañía es la suma de 260,000 dólares al año. Multiplicando esa cifra por los ocho pesos de nuestra moneda que representan el valor del dólar, se llega a la suma de 2 millones y algo más de pesos chilenos, y esta subvención es obtenida con muchos esfuerzos, y con la poderosa ayuda de cuatro inmensos vapores que no bajan de 20 a 25 mil toneiadas.

El señor BORQUEZ. — Son de cinco mil toneladas, señor Senador, tienen una subvención de tráfico por el Canal de Panamá, donde se paga un derecho de 1.20 dólar por tonelada.

El señor URREJOLA. — Me había abstenido de leer algo que se refiere a los precedentes que se han dictado en Estados Unidos antes de poner en vigencia esta subvención, a fin de comprobar si es efectivo lo que ha dicho el honorable señor Bórquez; de todos modos, sería una exención de contribución a la renta que no afectaría mayormente al monto de los 280 mil dólares, que son, más o menos, dos millones de pesos.

" " Paraguay, Filipina, etc. Subvención de dos dólares por milla, entre San Francisco de California y Singapure. Número de viajes subvencionados, 24 al año.

Se trata en este caso de la Compañía Grace.

Tenemos, señor Presidente, que Estados Unidos e Inglaterra pagan una subvención de tanto por milla, no pudiendo pasar ésta de cierta cantidad. Y estos vapores, con excepción de la Compañía Grace, son de un tonelaje monstruoso, de 40, 45 o 55 mil toneladas; atraviesan mares inmensos, recorriendo millas de millas, y, en realidad de verdad, la subvención no es tan demasiado fuerte para que fuera posible cotejarla con esta subvención que se proyecta para la Compañía de Vapores de la firma Braun y Blanchard. Al decir que se proyecta para esta Compañía, me refiero, naturalmente, al proyecto que ha enviado al Congreso el Ejecutivo, el cual no creo sea sancionado por el Senado en la forma que lo hizo la Cámara de Diputados. Yo espero que habrá de ser aprobada la indicación formulada por el honorable señor Trucco.

Es conveniente, señor Presidente, ya que tanto reclamo se ha hecho que la obra tan grandiosa de la Casa Naviera de Braun y Blanchard, dar lectura ante el Senado al gran número de vapores de esta firma, lista que ha causado sor-

presa a quienes como el que habla, viven alejados de los puertos.

**Flota de Braun y Blanchard**

Vapores de más de mil toneladas:

Nombres	Años de construcción	Edades - años	Tonelaje	Precio actual £
Chiloé . . . . .	1909	19	1846	10,000
Llanquihue . . . . .	1893	35	3590	7,000
Magallanes . . . . .	1909	19	1880	10,000
Maule . . . . .	1882	46	1598	2,000
Santiago . . . . .	1901	27	3309	12,000
Tarapacá . . . . .	1894	34	3841	7,000
Valdivia . . . . .	1890	38	3278	7,000
Valparaíso . . . . .	1900	28	3944	12,000
Aatacama . . . . .	1890	38	2274	2,000

Total: nueve vapores grandes con un total de 284 años, con 26,160 toneladas y de un valor de £ 69,000; y nueve vapores chicos, de 1891 a 1893, con 324 años, con un tonelaje de 755 y con un valor de £ 6,000. Todo lo cual hace un total general de 18 vapores, con 608 años, con 26,916 toneladas y un valor de £ 75,000.

Estos datos merecen, a la simple vista, las siguientes observaciones: cada vapor de los nueve grandes, tiene una edad media de 32 años: cada vapor de los chicos una edad media de 36 años.

Los nueve vapores grandes valen, según balance, \$ 2.760.000 de 6d.

De manera, señor Presidente, que ante las declamaciones, publicaciones y llamados sugestivos al silencio en esta Sala, de parte de los articulistas de la prensa, vale la pena que el Senado se imponga de estos datos reveladores en orden a que esta Compañía—que dice contar con 9 vapores grandes, algunos de los cuales hacen la travesía de Valparaíso a Buenos Aires,— tiene un tonelaje total de 26,000 toneladas, cifra que no corresponde a la mitad del tonelaje de uno de los grandes transatlánticos, objeto de subvención de los Gobiernos inglés y norteamericano.

Tenemos, pues, señor Presidente, que esta Compañía Naviera cuenta con dieciocho vapores, de los cuales cuatro serían destinados al servicio interoceánico, de las costas de Chile a las de la Argentina y el Brasil. Todos los vapores de la Compañía, grandes y chicos, valen, como he dicho, dos millones setecientos mil pesos y los cuatro vapores que irían al Atlántico, son una parte insignificante de ese valor. Y tal vez basten sólo dos vapores para el servicio interoceánico.

¿Y es posible, pregunto yo, que vamos a

aprobar esta autorización tan crudamente presentada de dos millones de pesos, fija, indefinida, sin limitación de ninguna especie, para subvencionar a una Compañía cuyos vapores en total valen apenas un poquito más de dos millones de pesos?

Los números cantan, dice un adagio, honorable Presidente, y viene en este caso muy oportunamente.

Se me ocurre a mí que estas cifras no van a ser seguramente desautorizadas. Si bien no me consta que la avaluación a que he dado lectura, haya sido tomada de los balances de la Compañía, estos datos me han sido enviados de Valparaíso, como los correspondientes a esa Compañía, algunos de cuyos vapores han sido comprados a la Compañía Sudamericana, u otra Compañía, por dos, tres o cuatro mil libras esterlinas.

El señor VIEL.— ¿Me permite una breve interrupción, honorable Senador?

En la última memoria de la Compañía, publicada en el año 1927, aparece la flota de Valparaíso— que, según entiendo, son los vapores grande— avaluada en \$ 9.030,000, y los vapores chicos, de Punta Arenas, en \$ 2.769,000.

El señor BORQUEZ.— Ese valor es más o menos exacto; pero los precios que nos ha dado el honorable señor Urrejola, son demasiado bajos y sólo podrían aplicarse a las chatas.

El señor VIEL.— Según mi modo de ver, el honorable señor Urrejola ha tomado el precio de costo de los vapores de esta Compañía.

El señor ECHENIQUE.— Sin duda que si fuera el precio de costo, sería mayor, señor Senador; pero los buques hay que castigarlos cada año en su valor.

El señor URREJOLA.— Estos vapores deben irse castigando por sus años de servicio, pues sin duda que después de 32 años de navegación su precio es castigado considerablemente, de tal modo que el vapor que fué adquirido hace 25 años en £ 10,000, valdrá hoy día la mitad o la cuarta parte de su valor primitivo.

De aquí deducirán mis honorables colegas que mis observaciones van bien encaminadas, y por otra parte, no creo que se me hubieran enviado datos inexactos para darles lectura en el Senado, donde habrían sido desautorizados.

El señor BORQUEZ.— Entiendo que esta Compañía deberá enviar su balance anualmente a la Contraloría.

El señor URREJOLA.— Por ejemplo, aparecen aquí señalados con el número 1, los vapores "Maule" y "Atacama", que forman parte de los 9 grandes, y se dice que estos vapores estuvieron muchos años en venta, y la firma adqui-

rió los dos en £ 5,000, porque son vapores que tienen 46 y 38 años de uso, respectivamente.

El señor BORQUEZ.— Habría que calcular cuánto ha costado el reparar esas naves, cambiándoles los calderos, parte de la armadura, etc.

El señor OYARZUN (Presidente).— Hago presente al honorable señor Urrejola que, según el Reglamento, ha completado las dos medias horas a que tiene derecho para hablar en la discusión particular del proyecto; de manera que me permitiría solicitar el asentimiento de la Sala para que Su Señoría continuara usando de la palabra.

El señor URREJOLA.— He hablado solamente una vez en 1.a hora.

El señor OYARZUN (Presidente).— Cref que Su Señoría había completado su hora en una sola discusión.

El señor URREJOLA.— Según mi modo de ver, pensé que estaba usando de la palabra en la primera media hora con el beneplácito del Honorable Senado.

El señor OYARZUN (Presidente).— No interrumpí a Su Señoría porque es costumbre que los señores Senadores completen el tiempo indicado en el Reglamento para formular sus observaciones; pero supongo que el Honorable Senado no tendrá inconveniente para que Su Señoría siga haciendo uso de la palabra hasta dar término a sus observaciones.

El señor URREJOLA.— Recuerdo, señor Presidente, que en el año 26 ataqué ruda y crudamente, y esto no me pesa, el proyecto de protección absolutamente exótico que presentaron algunos de nuestros estadistas para el establecimiento de la siderurgia en el país. Recuerdo que en aquella oportunidad usé de todos mis derechos y aún más, los extralimité, gracias a la benevolencia de los señores Senadores.

El señor OYARZUN (Presidente).— Solicité el asentimiento del Honorable Senado para que Su Señoría pueda hacer uso de la palabra por media hora más.

Puede Su Señoría continuar con el uso de la palabra.

El señor URREJOLA.— Voy a restringir la extensión de mis observaciones ya que no deseo hacerme eco de muchísimas otras de consideración que se me han transmitido.

Me referiré, únicamente, a la protección que da el Gobierno de Estados Unidos a las naves mercantes que atraviesan el Canal de Panamá, y llegan hasta Valparaíso. Estos vapores reciben una subvención de \$ 2.25, moneda americana por milla recorrida en viaje de ida. Si esta misma cantidad se diera a las naves nacionales

chilenas, se llegaría a la suma de 20 pesos nuestros, más o menos, por milla de recorrido; de modo que un viaje de Valparaíso a Bueno Aires importaría 60 mil pesos por el capítulo de subvención, pues existe entre ambos puertos una distancia de tres mil millas.

Aplicando la tarifa que pone en práctica el Gobierno de los Estados Unidos al subvencionar a los vapores Santa de la Casa Grace y Co., que hacen el viaje entre Valparaíso y Nueva York, a las Compañías que van a ser agraciadas con la ley que se discute y que harán la carrera entre Valparaíso y Buenos Aires, tenemos que, multiplicando los 2.25 dólares por tres mil millas, que es la distancia que van a recorrer, se obtiene una suma total de \$ 55,000 moneda chilena.

El señor TRUCCO.— Son \$ 60,000, señor Senador.

El señor URREJOLA.— Muy bien, señor Senador.

Ahora, suponiendo, que fueran 24 los viajes que van a hacer esos vapores nacionales, partiendo cada 15 días de Valparaíso con destino a Buenos Aires, se llega a la cifra de un millón cuatrocientos mil pesos.

Esto sería aplicando las tarifas que percibe la Casa Grace, en dólares.

Ahora, es de advertir, que no podemos nosotros prudentemente hacer cálculos basados en dólares, porque multiplicando esas cantidades, llegaríamos a precios exorbitantes.

El señor CONCHA (don Aquiles).— No podemos absolutamente hacer cálculos comparativos con Estados Unidos, porque si consideramos el combustible, tenemos que él es sumamente caro en Chile y muy barato en Estados Unidos; y si nos fijamos en la carga de un vapor, no podemos comparar la de uno de 20,000 toneladas con la de otro de 3 mil, que, sin embargo demanda el mismo personal e iguales gastos.

El señor URREJOLA.— De manera que no me parece injustificado, señor Presidente, aún con las cuentas que acabo de verificar, que dos vapores, que hagan 24 viajes al año cada uno de ellos, tendrán de subvención un millón cuatrocientos mil pesos.

Tenemos, pues, desde luego, a la simple vista, los inconvenientes de la aprobación de un proyecto tan crudamente presentado, y el cual está basado en el hecho de que porque a la Compañía Sud-Americana de Vapores se le dió, por una ley dictada en enero de este año, una subvención de dos millones de pesos, debe también dársele igual suma a la Compañía de Braun y Blanchard, aun cuando la carrera de los vapores de esta última firma sea mucho más corta y sus buques valgan una suma muy inferior a los de la primera.

En fin, señor Presidente, hay un sinnúmero de consideraciones que hacer valer, que nos obligan a detenernos antes de dar nuestra aprobación con corazón ligero, a un desembolso de dos millones de pesos, sin meditar antes lo que cuesta al Estado este sacrificio, pues una vez aprobada esta subvención, se creará una situación fija que el Gobierno no podrá quebrantar el día en que el Estado tenga cualquier fracaso en sus finanzas.

La compañía que se beneficiará con esta subvención pondrá desde luego al servicio dos vapores y si esta fuera la firma Braun y Blanchard, los vapores no corresponderían a un valor mayor que la subvención, pues ninguno de los dos vapores mejores que posee vale más de 12 mil libras esterlinas cada uno, que a razón de 40 pesos la libra, hacen un valor de 960,000 pesos. De modo que el servicio los vapores "Santiago" y "Valparaíso" demandaría al Fisco una subvención de dos millones de pesos, cuando el valor de ellos apenas alcanza a 960,000 pesos.

El señor BORQUEZ.—Hacen el servicio cuatro vapores, señor Senador.

El señor URREJOLA.—Por lo menos, yo tengo conocimiento únicamente de los dos vapores que he citado. A mí me parece que es suficiente el servicio de dos vapores modernos, que tengan un andar de 20 a 24 millas por hora, para que en pocos días puedan hacer el recorrido entre Valparaíso y Buenos Aires.

He perdido un detalle que da la misma casa interesada en la subvención, relativo al número de toneladas transportadas en tres o cuatro años entre las costas de Chile y del Atlántico; pero (el honorable señor Bórquez, que está al cabo de estas cosas, podrá desautorizarme si estoy equivocado), entiendo que esa cifra no pasa de 40 o 50,000 toneladas.

El señor BORQUEZ.—Cuarenta mil toneladas de ida y 20,000 de regreso.

El señor URREJOLA.—Tome nota el Honorable Senado: a 60,000 toneladas solamente llega el intercambio entre estos países: 40,000 de exportación y 20,000 de internación.

El señor TRUCCO.—Perdóneme una interrupción. Su Señoría. Son 40,000 toneladas las transportadas por una sola compañía, la Braun y Blanchard, y 20,000 de importación por esa compañía, que no llega al Brasil. Habría, entonces, que agregar las toneladas transportadas por otras compañías y otros vapores que podrían acogerse a esta ley y las que se podrían producir alcanzando las líneas hasta Río de Janeiro.

El señor URREJOLA.—En el detalle de las 40,000 toneladas de exportación viene un porcentaje considerable correspondiente a las made-

ras nacionales. Creo que no es de un interés muy considerable para el país la exportación de este artículo, porque la madera tiene en Chile un consumo enorme, y si no se consume más, es porque los fletes de los ferrocarriles son un obstáculo insalvable para su abaratamiento.

Los ferrocarriles no podrán, probablemente, dentro de los principios a que tienen que obedecer para fijar sus tarifas, bajar los fletes; pero el hecho es que la madera se transporta cada día menos por los ferrocarriles.

La madera que más se ha exportado, según entiendo, es el raulí, deplorable exportación, porque el raulí se está agotando.

No creo que haya interés de actualidad en que se exporte el renglón principal de estas 40 mil toneladas exportadas. Los otros artículos son el carbón y un poco de vino.

De todas maneras, yo me quiero referir a las 40,000 toneladas que se han exportado y a las 20,000 que se han importado; en total: 60,000 toneladas.

¿Se ha fijado el Honorable Senado en lo que vendría a significar el término medio con que se favorecería a cada tonelada de carga movilizadas por los vapores de esa compañía?

El señor TRUCCO.—Significaría 40 pesos, señor Senador.

El señor AZOCAR.—¿De dónde deduce Su Señoría que habrán de pagarse los dos millones de pesos? El proyecto en discusión dice: "Autorízase al Presidente de la República para invertir "hasta" dos millones de pesos anualmente", etc. Si mañana el Presidente de la República, dentro de sus facultades, dictara el reglamento de esta ley dando una subvención muy alta, entonces habría llegado el momento de que Su Señoría hiciera las observaciones que ha estado desarrollando; pero todavía esa subvención no está determinada.

El señor URREJOLA.—Pero se dice "hasta dos millones de pesos". Y como las leyes se dictan en términos precisos y concisos, no en forma de delegación de facultades, puede ocurrir más tarde que el Gobierno, por un error de concepto, crea que puede entregar por un número limitado de tonelaje, el máximo de esta subvención. El Gobierno, al fin y al cabo, está compuesto de hombres que no son infalibles.

Me proponía presentar algunas modificaciones a este proyecto; pero, desgraciadamente, no tengo a la mano los datos completos para poder redactarlas; por lo cual me reservo para la próxima sesión la redacción que habré de darles a esas modificaciones.

Antes de terminar, quisiera hacer una observación que también se me ha insinuado de

Valparaíso, y es que esta compañía, por todo el servicio de acarreo que ha hecho entre los puertos de Chile y Buenos Aires, ha estado cobrando 37 chelines por tonelada, lo que es un flete excesivo, por cuanto el flete que se paga en los vapores que hacen la carrera de Valparaíso a Europa es de 35 chelines por tonelada. Evidentemente que es un gran negocio para la compañía.

Me reservo algunas otras observaciones que deseaba formular, para una mejor oportunidad, y dejo la palabra.

El señor BARROS ERRAZURIZ.—Deseo formular algunas indicaciones, antes que se contesten las observaciones de mi honorable colega, señor Urrejola, pues debo ausentarme en estos momentos de la Sala, y quisiera que mis observaciones también fueran consideradas.

Tomando como base una de las observaciones del honorable Senador que deja la palabra, formulo indicación para que se agreguen en el artículo 1.º, después de la frase "con capacidad mínima de dos mil toneladas", las palabras "cada uno", para que no se dé la subvención tomando en cuenta el total del tonelaje de todos los vapores de una compañía.

Además, que después de las palabras "se autoriza al Presidente de la República", se agregue la frase: "por el término de diez años". Esto es con el fin de que se fije un término a esta facultad, pues no creo que sea conveniente mantenerla por tiempo ilimitado.

Propongo agregar un inciso que diga: "las tarifas máximas de carga y pasajeros serán fijadas anualmente por el Presidente de la República, comprendiendo el lanchaje y muellaje".

Esta indicación la he tomado de una disposición análoga de la ley sobre Marina Mercante Nacional, pues creo que es muy lógico que si vamos a dar una subvención a estas compañías, su tarifa sea aprobada por el Presidente de la República.

El señor AZOCAR.—Este punto fué tratado en la Comisión, entendiéndose que se aplicaría la disposición de la ley sobre Marina Mercante Nacional a que se refiere Su Señoría.

El señor BARROS ERRAZURIZ.—No se puede aplicar, señor Senador, porque esa ley rige solamente para los transportes de cabotaje.

Modifico, también, la indicación del honorable señor Trucco, donde dice que "la subvención será regulada en proporción a la capacidad de carga", por esta otra fórmula: "La subvención será regulada en proporción al número y calidad de los vapores, a la frecuencia con que hagan los viajes y a la cantidad de carga transportada".

No me parece bien que la subvención se regule solamente por la cantidad de carga transportada.

El señor TRUCCO.—Tiene un error el Boletín en esa parte, pues donde dice "capacidad" debe leerse "cantidad".

El señor BARROS ERRAZURIZ.—Hago esta indicación porque creo que no es lo mismo transportar carga en vapores viejos que en nuevos; por lo cual creo que se debe procurar que esta subvención sirva de estímulo para que las compañías adquieran barcos modernos con toda clase de comodidades para el transporte de carga y pasajeros.

El señor BORQUEZ.—Precisamente, señor Senador, el propósito que se persigue con esta ley es que los armadores tengan siempre en servicio vapores nuevos, con toda comodidad.

El señor BARROS ERRAZURIZ.—Pero es indispensable, a mi juicio, que ese propósito se traduzca claramente en la ley, porque es lo más interesante para el país. No será igual que los viajes se hagan cada quince días que una vez al mes.

Finalmente, formulo indicación para que se agregue un inciso que establezca lo que sigue: Un reglamento, dictado por el Presidente de la República, oyendo a la Dirección General de la Armada, fijará los requisitos que deberán llenar o reunir los vapores que se acojan a esta subvención.

Considero, señor Presidente, que existe una razón de necesidad de salvación pública para que se tomen todas las medidas tendientes a evitar el mantenimiento en servicio de vapores de más de 40 años. Los hundimientos de vapores se están produciendo con frecuencia debido a que éstos son excesivamente viejos.

El señor BORQUEZ.—No se pierden por viejos, señor Senador.

El señor BARROS ERRAZURIZ.—El "Angamos" era uno de los transportes más viejos; como también lo era el "Itata" que se perdió hace años.

El señor AZOCAR.—Esos accidentes se deben a casos fortuitos, señor Senador.

El señor BARROS ERRAZURIZ.—Se rompe el timón a un vapor cuando es muy viejo; es muy difícil que esto suceda en uno nuevo.

Entrego las indicaciones que he formulado a la consideración del Honorable Senado para que ellas sirvan de base para un estudio; y, aunque no soy técnico en la materia las he formulado tomando en consideración las observaciones hechas por el honorable señor Urrejola, algunas de las cuales las encuentro muy razonables y fundadas.

El señor OYARZUN (Presidente).— Que-  
dan formuladas las indicaciones de Su Señoría,  
y en discusión conjuntamente con el proyecto y  
el informe de la Comisión.

El señor BORQUEZ.—Aplaudo, señor Pre-  
sidente, la idea del Gobierno de subvencionar a  
las compañías de vapores que hagan viajes al  
Atlántico, porque ello es indispensable para evi-  
tar la competencia de las compañías extranje-  
ras; y, además, porque creo que con esto se es-  
timulará a que nuestras compañías nacionales  
cambien su material viejo por nuevo, operación  
que no han podido hacer hasta ahora porque las  
utilidades que obtienen no les permiten acumu-  
lar el fondo de reserva necesario, como se ha  
podido comprobar aquí.

He oído continuamente, en esta Sala formu-  
lar cargos a la ley que reservó el cabotaje a la  
Marina Mercante Nacional, diciéndose que no  
ha dado los resultados que de ella se esperaban,  
sin fijarse, precisamente, en que las compañías  
nacionales se han visto imposibilitadas para re-  
novar su material con sus propios elementos.

Si se quiere que aquella ley dé buenos fru-  
tos, es indispensable que el Gobierno acuda a  
prestar ayuda a las compañías nacionales de na-  
vegación, y una manera efectiva de hacerlo es  
subvencionando los viajes al extranjero; con lo  
cual se hará una obra doblemente patriótica,  
pues se incrementará nuestra marina mercante  
y se ensanchará el campo de las actividades co-  
merciales de todos nuestros conciudadanos.

La idea primitiva de subvencionar a las  
compañías que hayan hecho ya el tráfico de la  
navegación interoceánica durante más de dos  
años, se justifica, porque ello significa premiar  
el sacrificio que han hecho estas compañías du-  
rante mucho tiempo.

La Compañía Braun y Blanchard, ha esta-  
do haciendo durante 5 años el tráfico, con dos  
o tres vapores, hasta la República Argentina, y  
con ello se ha conquistado para el país un  
mercado que antes no tenía, y que sube de 40  
mil toneladas de carga, y que tiene muchas ex-  
pectativas de aumentar.

Veo que en el Honorable Senado hay am-  
bitiente suficiente para ampliar más los benefi-  
cios que consulta el proyecto de ley en deba-  
te. Yo estaría de acuerdo con ello, siempre que  
las naves que se fueran a subvencionar tuvieran  
más de cuatro mil toneladas de carga, porque  
subvencionar a compañías que hagan el tráfico  
con naves de un tonelaje inferior, es ir a un  
fracaso cierto. En efecto, un vapor de dos mil  
toneladas gasta \$ 3,000 diarios, o sea \$ 180,000  
más o menos en un viaje de ida y vuelta al  
Atlántico. Si se le subvencionara con \$ 120,000,  
resultaría que ese vapor haría los viajes sólo por

ganarse la subvención, sin que hubiera interés en  
cambiarlo. Y no es éste el propósito del Gobier-  
no ni del Congreso en esta materia.

Estimo, pues, que se debe exigir a las com-  
pañías que van a ser subvencionadas, que usen  
barcos de 4 mil toneladas como mínimo.

Además, debe exigírseles que inicien sus via-  
jes en algún puerto salitrero, puesto que el Go-  
bierno está empeñado en fomentar en toda for-  
ma la industria nacional en general, y muy prin-  
cipalmente la del salitre. Por otra parte, como  
algunos puertos del norte del país van a ser tam-  
bién sacrificados, también estarán afectados con  
la contribución de dos pesos por tonelada de  
descarga que se establece en esta ley, es justo  
que ellos reciban algún beneficio. Si iniciamos  
solamente la carrera de los vapores desde Val-  
paraíso al sur, tendremos que la carga que ven-  
ga de Río de Janeiro o de Buenos Aires con  
destino al norte del país, tendrá que ser tras-  
bordada a otro vapor que haga la carrera al  
norte para que pueda llegar al punto de su des-  
tino.

Por estas consideraciones, señor Presidente,  
propongo que se modifique la indicación formu-  
lada por el honorable señor Trucco, en el sen-  
tido de que la subvención sea para vapores de  
cuatro mil toneladas como mínimo, y que ini-  
cien la carrera desde los puertos salitreros.

El señor OYARZUN (Presidente).—En dis-  
cusión la indicación del señor Senador.

El señor ECHENIQUE.—Por mi parte, for-  
mulo indicación para que se establezca en esta  
ley que la subvención a que ella se refiere se  
pueda dar solamente durante tres años a los  
vapores antiguos, o sea, únicamente hasta 1932.  
Después de esta fecha, la subvención regirá úni-  
camente para los vapores nuevos; ya que el in-  
terés del Estado está en que se adquieran bu-  
ques nuevos y modernos. El plazo de tres años  
serviría para favorecer la renovación de los va-  
pores viejos.

El señor AZOCAR.—¿Qué se entendería por  
vapores nuevos, señor Senador? ¿Vapores reci-  
en construidos o recién adquiridos? Actual-  
mente se pueden comprar vapores en Estados  
Unidos que tienen 5 o 6 años de servicio, y si  
se aprueba la indicación del señor Senador, y al-  
gún armador compra uno de estos vapores ¿no  
podrá acogerse a la subvención?

El señor ECHENIQUE.—Entiendo por va-  
pores viejos aquellos que cuentan con diez o  
más años de servicios.

El señor OYARZUN (Presidente).—En dis-  
cusión la indicación del señor Senador.

El señor TRUCCO.—Señor Presidente, aun  
cuando he puesto toda mi atención en las ob-  
servaciones formuladas por el honorable señor

Urrejola, desgraciadamente, debo manifestarlo con entera franqueza, como Su Señoría ha dado un desarrollo tan minucioso a sus observaciones, a veces he perdido un poco el hilo de las ideas del señor Senador respecto de las modificaciones que cree conveniente introducir en el artículo 1.º propuesto no por el que habla, sino por la unanimidad de los miembros de la Comisión Mixta de Agricultura y de Hacienda, de acuerdo con las observaciones que en el Honorable Senado había merecido el artículo primitivo del proyecto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados.

A esta Comisión, no está demás decirlo, concurrió el honorable señor Bórquez, y con su asentimiento se propuso la fórmula que se trajo al Honorable Senado en sustitución de aquel artículo 1.º.

Como los honorables Senadores pueden verlo, se creyó conveniente limitar sólo a dos mil toneladas como minimum la capacidad de carga de los vapores que pueden ser subvencionados, porque se estimó que ir más allá sería dificultar precisamente lo que se anhela fomentar, o sea, que los vapores hagan viajes hasta el Brasil, y traigan de allá carga de retorno.

La indicación que acaba de formular el honorable señor Bórquez, para elevar a cuatro mil toneladas la capacidad mínima de estos vapores, me parece exagerada, y no conduce al fin que se persigue, de estimular el establecimiento de estas líneas de vapores. En efecto, si se determina que estos vapores deben partir una vez al mes, y el mismo señor Bórquez ha dicho que hay sólo 40 mil toneladas de carga que transportar anualmente, un sólo buque de cuatro mil toneladas, en doce viajes, podría acarrear 48,000 toneladas anuales, con lo cual no quedaría margen para el establecimiento de una segunda o tercera línea de vapores, y como se dijo en la sesión anterior, lo que se pretende es no dar subvención a determinada Compañía, sino abrir campo a la libre iniciativa. Y esto es lo que debemos procurar, precisamente, porque ello asegura o promueve con más eficacia el mejoramiento de los servicios.

Si hoy hace el servicio una compañía con barcos viejos y los mantiene sin mejorar sus condiciones, mañana se establecerá otra con mejores vapores, y, naturalmente, ésta será preferida por los pasajeros y la carga. Por este camino iremos a un franco avance y mejoramiento de la navegación.

De manera que no hay que perder de vista la finalidad de buscar la concurrencia, porque eso es lo que se requiere para abaratar los fletes y mejorar los transportes.

El honorable señor Urrejola, aparte de unos datos muy interesantes, pero más bien propios de la discusión general que de la discusión particular de este artículo, se ha referido a publicaciones numerosas e inoportunas, a mi juicio, que se han hecho últimamente por algunas compañías interesadas. Digo inoportunas, porque por lo menos, parece que quisieran llamar la atención hacia el hecho de que se pretendiera perpetrar un acto inconveniente, lo que, para mí, es algo inusitado. Naturalmente, no me voy a referir a semejantes detalles; es bastante con decir que son perfectamente extraños e imperinentes.

El honorable señor Urrejola ha manifestado que, a su juicio, no es conveniente subvencionar a las líneas de navegación en la forma en que se propone en este proyecto, y en apoyo de sus ideas citaba lo que se hace en otros países en esta materia. Pero Su Señoría se refería a países que, precisamente, son los que menos podemos imitar, porque son los más poderosos o más ricos del mundo entero. Nosotros, desgraciadamente, no estamos en esa situación, y por consiguiente, se puede decir, en términos generales, que bien poco podemos tomar de los métodos o medidas comerciales aplicados en esos países llenos de riquezas y de prosperidad para trasplantarlos a un país que apenas se inicia.

Pues bien, el hecho es que, a pesar de todo, esos países subvencionan a los vapores que van a sus colonias o a países o puntos remotos hasta los cuales no hay estímulo para establecer líneas de navegación. De modo que, en principio, está establecido que tanto Inglaterra como Estados Unidos, subvencionan a los vapores que van a aquellas colonias y puntos remotos, como a los que vienen a la costa de los incipientes países de Sudamérica. Y para mí el hecho de que el Estado vaya en ayuda de las respectivas compañías navieras, es lo principal; es el punto fundamental. Y yo pregunto: ¿hay o no conveniencia para nuestro país en procurar que las compañías hagan un servicio regular al Atlántico? Esta es la cuestión. Si otros países no sienten esta necesidad, no la atenderán; como nosotros no lo habíamos hecho antes; pero si llega el momento en que ello es necesario, aunque no lo hemos hecho en los ciento y tantos años de vida independiente, debemos hacerlo.

Estoy convencido, señor Presidente, de que debemos hacer un esfuerzo de esta especie, no tanto por lo que se haya hecho en otros países, o por lo que se pueda observar en Inglaterra, del cual podríamos llegar a pensar, al anotar las cifras de los valores de importación y exportación, que se estudiaran simplemente en las

oficinas de aduana, que es un país desequilibrado, sin tomar en cuenta el aporte inmenso de dinero que representa para la Nación el hecho de ser acarreadores universales, porque entonces la situación cambia en absoluto. En efecto, las líneas de navegación, el negocio de transporte o acarreo, es una fuente de aflujo de dinero para el propio país. Por lo tanto, debemos nosotros perseguir ese negocio como cualquiera otra producción que tienda al fin de enriquecer al país.

Nos decía el honorable señor Urrejola que, a su juicio, no habría mucha carga o material digno de exportarse o digno de este sacrificio del Estado para ayudar a su exportación. Como tal ha considerado a nuestras maderas, y yo estimo, señor Presidente, que precisamente ese es un punto importante en este ensayo de navegación a través del Estrecho.

Mi honorable colega ha dicho que no vale la pena preocuparse de exportarlas...

No sé si al decir esto me aparto de lo expresado por el honorable señor Urrejola, pues no es mi ánimo tergiversar en un ápice las palabras de Su Señoría.

El señor URREJOLA.—Dije que las maderas podrían consumirse totalmente en nuestro país; pero que las tarifas ferroviarias no lo permiten.

El señor TRUCCO.—Iba a repetir eso, precisamente, señor Senador.

Pongámonos en el caso de que esto fuera así, y que se pudiera aumentar el consumo interno de nuestras maderas. ¿Hasta qué límite podría aumentar esa posibilidad de consumo interno?

Esto no está esclarecido.

Por otra parte, si es efectivo, como lo ha dicho mi honorable colega, que este consumo no puede aumentar por la carestía de fletes ferroviarios, yo me preguntaría: ¿hay posibilidad de bajar el flete ferroviario hasta el extremo de aumentar el consumo interno de nuestras maderas en forma que no haya margen para exportarlas?

Creo que no, y si el flete terrestre es muy caro, ¿por qué no vamos al transporte marítimo? Esto sería lo natural, puesto que tenemos, paralelamente, a nuestros ferrocarriles, nuestras vías marítimas.

El señor URREJOLA.—No tenemos puerto, señor Senador.

El señor TRUCCO.—Ser representante en el Honorable Senado de la región maderera, de modo que conozco muy de cerca el anhelo, el enorme anhelo, de los productores de esa región para que se subsanen los inconvenientes que

existen en la actualidad y que les impiden exportar las maderas a la República Argentina principalmente. De manera que las informaciones que tengo sobre el particular son perfectamente contradictorias con las observaciones que sobre esta materia ha formulado el honorable señor Urrejola.

Debemos, señor Presidente, fomentar la exportación de todos nuestros productos naturales, desde el momento que existe mercado para ellos, porque ello significará dinero que entrará al país, y, en consecuencia, enriquecimiento nacional.

Paso a referirme ahora a la indicación formulada por mi honorable colega, señor Bórquez, en el sentido que sólo podrán acogerse a los beneficios de esta subvención aquellas naves que tengan más de cuatro mil toneladas de registro. Ya he manifestado que este tonelaje me parecía excesivo, porque no habría carga de exportación para más de dos buques, puesto que es de 40,000 toneladas al año y se exigirán viajes quincenales.

Me permito observar, al Honorable Senado, que la idea de conseguir que hayan buques de más de cuatro mil toneladas se abrirá camino por sí sola en la libre concurrencia comercial, debido a la misma razón que dió el honorable señor Bórquez cuando manifestó que que no era buena política subvencionar vapores de dos mil toneladas. En efecto, si con la subvención sólo se puede costear el viaje de un vapor de esa capacidad, pronto se establecerán viajes con barcos más grandes y cómodos para atraerse el mayor número de pasajeros y carga y obtener mayores utilidades.

Por lo demás, debo llamar particularmente la atención del Honorable Senado a que esta exigencia, o más bien dicho, el estímulo que se quiere que haya para que los armadores tengan vapores de más de cuatro mil toneladas, está consultado en el Art. 4.º del proyecto en la forma propuesta por la Comisión, en donde se establece que el Estado podrá dar la garantía fiscal de los empréstitos que estas compañías de navegación contraten para construir buques, con hipotecas y garantías de las propias naves, siempre que sean por lo menos de 4 mil toneladas y sus planos aprobados previamente por el Presidente de la República. De manera, señor Presidente que la idea propuesta por el honorable señor Bórquez está consultada, no en la forma absoluta y violenta en que él la propone, sino en una forma más prudente y adecuada, a las condiciones de una marina mercante que no cuenta desde luego con una cantidad enorme de

carga que esté lista para el transporte. Debe estar en relación el aumento del tonelaje con el aumento de la carga.

El señor BORQUEZ.—Entiendo que un vapor de 4 mil toneladas, tiene muy pocos gastos mayores que los que pueda tener uno de 2 mil, por lo cual creo que es más conveniente empezar con 4 mil y no con 2 mil toneladas de capacidad.

El señor TRUCCO.—Es precisamente lo que yo había observado. Si es claro y evidente que es mejor trabajar con vapores de 4 mil toneladas, no vale la pena consignar esta exigencia en la ley, porque de suyo va a ser satisfecha en la práctica por las Compañías. Pero una ley destinada a estimular una industria nueva, que antes no existía, debe empezar por imponer condiciones mínimas, si se quiere que el objeto que se persigue fructifique.

El señor URREJOLA.—Su Señoría se olvida que los términos del artículo primero son

indefinidos para dar la subvención, de manera que no puede entenderse que después no se dará a vapores de dos mil toneladas.

El señor TRUCCO.—Aún cuando así sea, y aparte de que ya el honorable señor Barros Errázuriz ha formulado indicación para limitarla a diez años, lo que en parte me parece bien, es de advertir que será evidente que si las Compañías tienen carga para costear los gastos de un vapor de cuatro mil toneladas no mantendrán los de dos mil, que les imponen poco menos gasto.

Por eso digo que no vale la pena imponer esta exigencia en la ley.

El señor OYARZUN (Presidente).—Como va a dar el término de la hora, quedará Su Señoría con la palabra para la próxima sesión.

Se levanta la sesión.

Se levantó la sesión.

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