

Sesión 23.a ordinaria en 11 de Julio de 1928

PRESIDENCIA DEL SEÑOR OYARZUN

SUMARIO

- 1.—Se aprueba un proyecto de acuerdo referente a la concurrencia parlamentaria a la Conferencia Inter-Parlamentaria de Berlín y se nombra a los señores González Cortés y Barros Jara para que representen al Senado en dicha Conferencia.
- 2.—Se aprueba un proyecto sobre autorización a la Municipalidad de Rancagua para cambiar los nombres a dos calles de esa ciudad.
- 3.—Se aprueba un proyecto sobre erección en Santiago de un monumento a don Federico Errázuriz Zañartu.
- 4.—Se aprueba un proyecto sobre contratación de un empréstito para el pago de los desahucios del personal cesante de la Administración.
- 5.—Se rechazan, por haber perdido su oportunidad, un proyecto sobre habitaciones baratas y otro referente a internaciones de ganado enfermo.
- 6.—El señor Bórquez recomienda la instalación de estaciones radio-telegráficas a lo largo de la costa, con el objeto de prevenir los accidentes marítimos.
- 7.—Continúa tratándose del proyecto sobre navegación inter-oceánica.
Se suspende la sesión.
- 8.—A segunda hora continúa el debate del proyecto sobre navegación inter-oceánica.
Se levanta la sesión.

ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Azócar, Guillermo Bórquez, Alfonso
Barros E., Alfredo Carmona, Juan L.

Concha, Aquiles	Rivera, Augusto
Cruzat, Aurelio	Sánchez G., Roberto
Echenique, Joaquín	Schürmann, Carlos
Marambio, Nicolás	Smitmans, Augusto
Núñez, Aurelio	Trucco, Manuel
Ochagavía, Silvestre	Urrejola, Gonzalo
Opazo, Pedro	Valencia, Absalón
Oyarzún, Enrique	Zañartu, Enrique

ACTA APROBADA

SESION 21.a ORDINARIA EN 9 DE JULIO DE 1928

Asistieron los señores Barros Errázuriz, Bórquez, Carmona, Concha don Aquiles, Marambio, Núñez, Schürmann, Silva Cortés, Smitmans, Urrejola, Urzúa, Valencia y Viel.

El señor Presidente da por aprobada el acta de la sesión 19.a, en 3 del actual, que no ha sido observada.

El acta de la sesión anterior (20.a), en 4 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:

Mensaje

Uno de Su Excelencia el Presidente de la República con el cual inicia un proyecto de ley sobre aprobación de varios artículos del decreto N.º 2062, de 23 de diciembre de 1927, expedido por el Ministerio de Fomento y referente a la organización de la Dirección General de Estadística.

Pasó a la Comisión de Gobierno.

Oficios

Seis de la Honorable Cámara de Diputados.

Con los tres primeros comunica que ha aprobado los siguientes proyectos de ley:

Sobre concesión de jubilación al guardián de la Cámara de Diputados, don Cipriano Lillo.

Pasó a la Comisión de Policía Interior.

Sobre traspaso de la suma de cien mil pesos del ítem 06-07-02-m-2 al ítem 03-02-02-m-1 del Presupuesto de Hacienda; y

Sobre traspaso de la suma de cincuenta mil pesos del ítem 12-03-02-m-1 al ítem 12-01-02 m-4 del Presupuesto del Ministerio de Bienestar Social.

Pasaron a la Comisión de Presupuestos.

Con el cuarto comunica que ha aprobado las modificaciones introducidas por el Senado en el proyecto sobre autorización para enviar a miembros del Poder Judicial al extranjero en viaje de estudio, y concesión de fondos para el funcionamiento de las Comisiones que estudian la reforma de los Códigos.

Con los dos últimos comunica que ha tenido a bien no insistir en el rechazo de las modificaciones introducidas por el Senado en los siguientes proyectos de ley:

En el proyecto sobre concesión de pensión a la viuda e hijos menores del ex-Visitador de Escuelas, don Carlos A. Gac Marin, y

En el proyecto sobre concesión de pensión al ex-Sub-Inspector de Policía, don Julio Iluffi Vega.

Se mandaron archivar.

Informes

Tres de la Comisión Revisora de Peticiones, recaídos en los siguientes proyectos de ley de la Honorable Cámara de Diputados:

Sobre concesión de jubilación a don Eduardo Valenzuela Guzmán;

Sobre concesión de jubilación a doña Isidora Gandarillas viuda de Fraga; y

Sobre concesión de jubilación a don Ismael Jorquera Silva.

Quedaron para tabla.

El señor Presidente, refiriéndose al accidente ocurrido en los mares del sur, al transporte "Angamos", de la Armada, lamenta profundamente la desgracia, que significa un due-

lo nacional, y como una manifestación de condolencia de parte del Senado, propone levantar la presente sesión.

Con el asentimiento unánime de la Sala, se da por aprobada esta indicación.

Se levanta la sesión.

CUENTA

Se dió cuenta de los siguientes informes de Comisiones:

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Hacienda ha tomado conocimiento del proyecto del Ejecutivo, de fecha 8 de abril de 1926, relativo a la desmonetización de billetes fiscales.

La Comisión ha creído necesario revisar el informe que había emitido el 5 de agosto de 1926, sobre esta misma materia, pues algunas de las disposiciones del Mensaje y del mencionado informe han debido ser modificadas en atención al tiempo transcurrido desde las fechas respectivas.

Así, en el artículo 1.º del proyecto formulado anteriormente por la Comisión, ha sido preciso reemplazar el plazo de 3 años por el de 1 año, atendida, como se ha dicho, la circunstancia del tiempo ya transcurrido desde la fecha del informe.

En el nuevo proyecto que tenemos el honor de proponeros se evita la desmonetización directa, es decir, se elimina toda contingencia de que el poseedor de un billete fiscal sea privado, en cualquier fecha inmediata o lejana, de la facultad de canjear el mismo.

Se trata únicamente en el proyecto de fijar una fecha de término a la obligación del Banco Central para canjear los billetes fiscales y Vales de Tesorería por los billetes de ese Banco. Porque mientras no se fije una fecha para el vencimiento de esta obligación, no podrá ingresar a arcas fiscales la diferencia entre el monto teórico de las emisiones convertidas y el monto efectivo de los billetes materialmente en circulación.

Se han consultado, también, en el nuevo proyecto los medios para que el canje de los billetes fiscales y vales de tesorería sea efectuado por las Tesorerías Fiscales y por un tiempo indefinido. El proyecto dispone para el objeto, que en el Presupuesto Ordinario, en la partida referente a la deuda pública, se con-

sulte permanentemente un ítem, que será excedible, destinado al canje de billetes y vales fiscales por billetes del Banco Central, cualquiera que sea la fecha de presentación de los primeros.

En mérito de las razones expuestas, vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de proponeros el siguiente nuevo

PROYECTO DE LEY:

Artículo 1.º Dentro del plazo de 1 año, contado desde la fecha de la publicación de la presente ley, el Banco Central entregará a arcas fiscales, en billetes del Banco, un valor igual al saldo no canjeado de los billetes fiscales y Vales de Tesorería.

Artículo 2.º La obligación del canje de billetes fiscales y Vales de Tesorería por billetes del Banco Central corresponderá, después del plazo estipulado en el artículo 1.º, a las Tesorerías provinciales y comunales de la República. Para este objeto el Presupuesto Ordinario Nacional, consultará, en la partida dedicada a la Deuda Pública, un ítem destinado al canje de billetes fiscales y Vales de Tesorería por billetes del Banco Central.

Artículo 3.º La presente ley comenzará a regir desde su publicación en el "Diario Oficial".

Sala de la Comisión, a 6 de julio de 1928.—**Joaquín Echenique.**—**Aurelio Cruzat.**—**Guillermo Azócar.**—**Eduardo Salas P.**, secretario de la Comisión.

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Hacienda ha tomado conocimiento de un proyecto de ley, remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que modifica el artículo 22 de la ley 4174, de 10 de setiembre de 1924, sobre exención del pago de toda contribución fiscal y municipal a aquellos predios, cuyo avalúo sea inferior a 5,000 pesos.

En la modificación propuesta se establece que para gozar de esta exención será suficiente la propia declaración que haga el interesado ante la oficina de Impuestos Internos

correspondiente, de que sólo pose el bien raíz para el cual solicita el beneficio.

En esta forma, el proyecto en informe evita al propietario, a quien se trata de beneficiar, de producir pruebas y efectuar gastos, muchas veces superiores a las ventajas reclamadas, como ocurría durante la vigencia de la ley que se trata de enmendar.

La Comisión está de acuerdo con este procedimiento, pero estima que la suma fijada como límite de la exención es demasiado crecida y va a privar a las arcas fiscales de una entrada más o menos considerable.

En las regiones australes existe un sin número de predios que, por falta de explotación o por estar mal avaluados, tienen un valor inferior a \$ 5,000, valor que no está en armonía con la superficie de las mismas propiedades.

Atendiendo a esta razón la Comisión estima preferible fijar en la cantidad de \$ 3,000 la causal de exención a que se refiere el proyecto en informe.

El artículo 4.º de este mismo proyecto autoriza al Presidente de la República para designar un delegado en cada zona o por provincias en que se divide el país para la percepción de los impuestos.

Esta disposición obligará al Gobierno a establecer una organización completa con ese objeto, la cual demandará algún tiempo, produciendo retardos y dificultades en el cobro de las contribuciones. Por estas circunstancias y con el objeto de dar al Ejecutivo amplias libertades para organizar, en la forma que crea más conveniente, estos cobros, la Comisión ha creído preferible modificar el artículo de que se trata, autorizando al Presidente de la República para que determine la forma en que deberá efectuarse la recaudación de estos impuestos, otorgándole la facultad de abonar por estos servicios hasta un 5% de las sumas que ingresen, por este capítulo, en arcas fiscales.

A fin de evitar la situación que se produce actualmente en algunos casos, de que un contribuyente que se atrasa, en un plazo más o menos breve, sea requerido ejecutivamente al pago de las contribuciones con el consiguiente desembolso de costas judiciales, la Comisión ha creído del caso determinar el plazo en que

debe considerarse como incursión en mora al contribuyente, y ha fijado este plazo en el término de dos meses sin que ello signifique exonerarlo del pago de intereses penales los cuales se devengarán desde la fecha en que debió pagar la contribución.

En mérito de lo dicho, vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de proponeros aprobéis el proyecto en informe con las modificaciones que se ha expresado y que pueden condensarse en los términos siguientes:

Se sustituye el artículo 1.º del proyecto por el siguiente:

“Artículo 1.º Reemplázase el artículo 22 de la ley N.º 4174, de 10 de setiembre de 1927, por el siguiente:

“Artículo . . . Quedan exentos de toda contribución fiscal y municipal los predios cuyo avalúo sea inferior a tres mil pesos (\$ 3,000).

Para gozar de esta exención bastará la propia declaración hecha por el interesado ante la Oficina de Impuestos Internos correspondiente, de que sólo posee el bien raíz para el cual solicita el beneficio.

Si la Dirección de Impuestos Internos comprueba una declaración falsa, la sancionará con una multa equivalente al doble de la suma adeudada”.

Sustitúyense en el artículo 2.º las palabras “cinco mil pesos (\$ 5,000) por estas otras “tres mil pesos (\$ 3,000)”.

Reemplázase el artículo 4.º por el siguiente:

“Artículo 4.º Se autoriza al Presidente de la República para organizar el cobro de las contribuciones de los deudores morosos, pudiendo destinarse a este objeto hasta un 5% de las sumas que ingresaren en arcas fiscales con motivo de la presente ley.

Para los efectos del cobro judicial de las contribuciones, se entenderán por morosos aquellos deudores que no hubieren satisfecho el impuesto en el término de dos meses, contado desde la fecha en que dicho impuesto sea exigible.

El Presidente de la República dictará el Reglamento a que deba sujetarse el cobro a los deudores morosos”.

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

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

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Obras Públicas y Vías de Comunicación ha tomado en consideración el proyecto de ley, aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, que declara obligatoria para todas las propiedades situadas en una superficie de cien cuadras de la ciudad de Iquique, la ejecución, dentro del plazo de seis meses, de las uniones domiciliarias del alcantarillado entre la canalización principal y la fachada de los edificios.

El citado proyecto tiene por origen un Mensaje del Ejecutivo en el cual se hace presente que la I. Municipalidad de Iquique, disponiendo de parte de los fondos de un empréstito que se le autorizó contratar para pavimentar la ciudad, desea iniciar cuanto antes dichos trabajos en la parte central de ella.

Para poder realizar este propósito, se necesita que previamente se ejecuten las uniones domiciliarias del alcantarillado, pues no sería racional iniciar los trabajos de pavimentación antes que estuvieran esas obras totalmente terminadas.

En la actualidad se están construyendo las obras del alcantarillado fiscal, que se reducen exclusivamente a la ejecución de la red central, sin poder exigir a los propietarios que ejecuten, a su vez, los arranques domiciliarios correspondientes, pues el artículo 10 de la ley 3849, establece que sólo una vez terminada totalmente la instalación de la red pública de desagüe, será obligación de los propietarios la instalación, a su costa, de desagües en el interior de sus respectivos inmuebles y su conexión con la red pública, dentro de los plazos que fije el Presidente de la República.

Como se ve, la aplicación de este precepto legal retardará la pavimentación de la ciudad, hasta que esté totalmente instalada la red pública de desagüe y ejecutados los arranques domiciliarios respectivos.

Con el objeto de evitar esta demora en la

iniciación de los trabajos de pavimentación, se propone el proyecto en informe.

La Comisión, atendiendo a que se trata de servicios de alto interés público y estimando justificados los antecedentes que se exponen, ha acogido favorablemente la idea propuesta en el proyecto, y tiene el honor de recomendaros lo aprobéis en los términos que más adelante se indican.

Hemos creído más conveniente para los intereses locales de la ciudad de Iquique, modificar el proyecto, en el sentido de obligar, en plazos sucesivos de seis meses, la ejecución de los arranques domiciliarios del alcantarillado, por sectores, de una extensión equivalente a la tercera parte del territorio de dicha ciudad, en vez de circunscribir la obligación a una superficie de cien cuabras, como lo propone la otra Cámara.

En esta virtud, tenemos el honor de proponeros aprobéis el proyecto en los términos siguientes:

PROYECTO DE LEY:

"Artículo 1.º Declárase obligatoria para todas las propiedades situadas en la ciudad de Iquique, la ejecución de las uniones domiciliarias del alcantarillado entre la canalización principal y la fachada de los edificios.

Para los efectos del inciso anterior, el territorio de la ciudad de Iquique se dividirá en tres sectores de igual extensión, cuya delimitación será fijada por el Presidente de la República a propuesta de la Municipalidad, y las obras referidas se ejecutarán dentro de cada sector en plazos sucesivos de seis meses.

El Presidente de la República fijará el orden de precedencia de los sectores para los efectos de ejecutar las obras a que se refiere esta ley.

Art. 2.º Esta ley regirá desde su publicación en el "Diario Oficial".

Sala de la Comisión, 9 de julio de 1928.—
Pedro Opazo Letelier.—S. Ochagavía.—M. Trucco.—G. González Devoto, Secretario de la Comisión.

PRIMERA HORA

ASUNTOS DE FACIL DESPACHO

El señor OYARZUN (Presidente).—Antes de entrar a la hora de los incidentes, solicito el asentimiento del Honorable Senado para considerar algunos asuntos de fácil despacho que están pendientes.

Acordado.

1.—CONFERENCIA INTER-PARLAMENTARIA DE BERLIN

El señor SECRETARIO.—Da lectura a un informe de la Comisión de Relaciones Exteriores en que propone aceptar la invitación hecha al Senado por el Excmo. señor Ministro de Alemania en Chile, para que esta Corporación se haga representar en la 25 Conferencia Inter-Parlamentaria de Berlín.

El señor OYARZUN (Presidente).—En discusión el informe.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votación, lo daré por aprobado.

Aprobado.

En cumplimiento del acuerdo que se acaba de adoptar, me permito proponer como representantes del Honorable Senado en esta Conferencia, a los honorables Senadores don Exequiel González Cortés y don Guillermo Barros Jara, quienes se encuentran actualmente en el extranjero.

Queda así acordado.

2.—CAMBIO DE NOMBRE DE CALLES EN RANCAGUA

El señor SECRETARIO.—Da lectura al informe de la Comisión de Gobierno que termina proponiendo la aprobación del siguiente

PROYECTO DE LEY:

"Artículo único.—Autorízase a la Municipalidad de Rancagua, para cambiar el nombre de las calles Peila e Independencia, desde la Plaza de los Héroes al Oriente, de esa ciudad por los de José Victorino Lastarria y Germán Riesco, respectivamente".

El señor OYARZUN (Presidente).—En discusión general y particular a la vez el proyecto conjuntamente con el informe de la Comisión.

El señor BARROS ERRAZURIZ.—Y me opongo a la aprobación de este proyecto pero querría que no siguiéramos cambiar

nombre de las calles, porque la verdad es que las propiedades están inscritas con arreglo a ciertos nombres, y al cambiarlos se perturba la constitución misma de la propiedad.

Ojalá que la comisión tomara en cuenta para el futuro esta observación, al informar proyectos semejantes al que discutimos.

El señor SILVA CORTES.—Entiendo que estos dos ilustres ciudadanos nacieron allí, y por eso se quiere honrar su memoria en la forma que establece el proyecto.

El señor AZOCAR.—En realidad, tiene razón el honorable señor Barros Errázuriz al observar que no conviene estar cambiando continuamente el nombre de las calles; pero hay casos en que es necesario hacerlo, y por eso no podemos tomar una resolución general sobre la materia. Hay que estudiar cada caso particular.

El señor BARROS ERRAZURIZ.—Por eso he dicho que en este caso no me opongo a la aprobación del proyecto; pero, en general, deseo que se tome en cuenta mi observación para que la Comisión no se muestre tan llana a aceptar el cambio de nombre de las calles que, pareciendo un asunto sencillo, tiene los inconvenientes a que me he referido.

El señor URREJOLA.—¿Esta es una solicitud de alguna Municipalidad?

El señor SECRETARIO.—Es un proyecto de la Cámara de Diputados, señor Senador, a petición de la Municipalidad de Rancagua.

El señor URREJOLA.—Yo celebro mucho que haya una disposición legal que prohíba a las Municipalidades hacer estos cambios de nombres de las calles.

Hubo dos motivos poderosísimos para dictar aquella ley: fué el primero que el cambio de nombre de una calle no es un asunto baladí porque afecta gravemente al comercio, ya que los nombres de las calles están anotados en los libros, en la correspondencia, en los roles, en fin, en todo género de piezas de que se sirven el comercio y la industria, y con estos cambios, resulta que, sin que lo pueda sospechar una casa de comercio, se encuentra, de la noche a la mañana, con que todos esos papeles importantes para su giro, quedan inutilizados, debido a que la Municipalidad, movida muchas veces por influencias pequeñas y mezquinas, ha tomado un acuerdo de esta naturaleza. No es sólo la necesidad de imprimir nuevos elementos; es la perturbación a veces grave que estos cambios ocasionan en las comunicaciones de las casas comerciales con sus agentes en el extranjero.

Voy a recordar un caso especial:

Una de las calles principales de Concepción se llamaba, desde que yo abrí los ojos, y de esto hace ya algunos años, calle del "Comercio", en la cual tenían sus oficinas las casas comerciales más antiguas y prestigiosas y, naturalmente, en sus facturas, papeles, tarjetas y demás documentos anotaban, como única dirección de la oficina, la de su ubicación en la calle del Comercio, porque el uso de las casillas del correo estaba entonces poco difundido.

Ahora bien, de repente, y debido a la influencia de un municipal impresionado por la muerte de don Diego Barros Arana,—persona dignísima y merecedora, por cierto, de que su nombre quedara vinculado a una calle de la ciudad,—hizo gestiones en el sentido de que se pusiera el nombre de este caballero a esa calle y la Municipalidad así lo acordó, sin que ni un sólo vecino se atreviera a solicitar la reconsideración del acuerdo ilegal.

Podía haberse llevado la reclamación ante los Tribunales de Justicia; sin embargo, se explica fácilmente la actitud de los vecinos de Concepción que nos ocupamos del asunto en aquella oportunidad, porque se creyó que una presentación de esa naturaleza hecha por un conservador, podía ser interpretada como acto de sectarismo, o como una manifestación en contra de sectarismo, o como una manifestación en contra de las ideas avanzadas que sustentaba don Diego Barros Arana. De esa manera se consumó, sin protesta de nadie, el cambio de nombre de una calle que estaba ligado a la vida y a los recuerdos de toda la ciudad.

Pues bien, señor Presidente, algo semejante está ocurriendo hoy día en diversas localidades del país. Se está designando a las calles con el nombre de personas que han desempeñado altos cargos en la Administración. Las calles, las Avenidas y aun los barrios de algunas ciudades del sur, están sufriendo estos cambios de nombre. Así me lo ha informado un amigo que sabe que yo no apruebo estos cambios.

No hago cuestión del caso especial a que se refiere este proyecto que cuenta con mi voto; pero quería dejar testimonio de mi opinión que, en general, es contraria a esta clase de proyectos y al hecho de que en algunas ocasiones se procede en forma ilegal a hacer estos cambios.

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

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votación, daré por aprobado el proyecto.

Aprobado.

3. MONUMENTO ERRAZURIZ ZAÑARTU

El señor SECRETARIO.—Da lectura al informe de la Comisión de Gobierno que termina recomendando la aprobación de un proyecto sobre autorización para erigir en Santiago un monumento a don Federico Errázuriz Zañartu, costeado por suscripción popular.

El señor OYARZUN (Presidente).—En discusión el informe conjuntamente con el proyecto.

¿Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votación, daré por aprobado el proyecto.

Aprobado.

4. PAGO DE DESAHUCIOS AL PERSONAL DE LA ADMINISTRACION DECLARADO CESANTE

El señor SECRETARIO.—Da lectura al informe de la Comisión de Hacienda que termina recomendando la aprobación del siguiente

PROYECTO DE LEY:

Artículo 1.º Autorízase al Presidente de la República para contratar un empréstito hasta por la suma de treinta millones de pesos (\$ 30.000.000) que la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas tomará a la par, con un siete por ciento (7 o/o) de interés y una amortización de uno por ciento (1 o/o) acumulativa anual.

Art. 2.º El empréstito a que se refiere el artículo anterior se destinará en primer término a convertir y consolidar los avances que la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas ha efectuado sobre los descuentos del uno por ciento a los sueldos de empleados públicos, cedido por éstos para atender al pago de los desahucios del personal cesante de la Administración Pública. El saldo se invertirá en atender el pago de los desahucios pendientes y los que se produzcan en lo sucesivo.

Art. 3.º El servicio del empréstito a que se refiere el artículo 1.º se efectuará en incorporación al Presupuesto Ordinario de Entradas del descuento existente del 1 o/o de los sueldos del personal de planta y contratado por decreto supremo de la Administración Civil del Estado y que se mantendrá hasta la amortización de la deuda contraída.

Se destinará, además, al mismo objeto los reintegros del desahucio percibido que deberá

efectuar el personal que se reincorpore a la Administración o que obtenga jubilación con posterioridad al desahucio. El Presidente de la República reglamentará la forma en que deban efectuarse estos reintegros.

El señor OYARZUN (Presidente).—En discusión general el proyecto conjuntamente con el informe.

El señor URREJOLA.—En ocasiones pasadas, señor Presidente, he formulado observaciones acerca de estas obligaciones impuestas a algunas Cajas de Retiro de financiar diversos empréstitos. Me refiero a que los fondos de la Caja de Empleados Públicos y Periodistas no deberían afectarse con empréstitos obligados.

Entiendo que el régimen de las Cajas de Retiro de los empleados públicos de otros países, prohíbe la colocación de fondos de esas instituciones en otras inversiones que en valores realizables en cualquier momento o en depósitos en Bancos oficiales y en ningún caso en préstamos obligados.

El señor AZOCAR.—¿Qué interés dan los Bancos por los depósitos?

El señor URREJOLA.—No lo sé, ni hace al caso, porque el objeto de las Cajas de Retiro no es el de hacer préstamos, ni menos al plazo de 30 años y contra la voluntad y la conveniencia de los mismos empleados públicos.

En otra ocasión dije que esta Caja de Empleados Públicos se va a ver, dentro de unos 20 años más o menos, en la situación más crítica, porque en esa época, según las disposiciones de decretos-leyes, los empleados públicos que hayan cumplido ese tiempo de servicios pueden retirarse voluntariamente sólo con ese requisito, y tienen derecho a percibir, como término medio, una pensión de los dos tercios del sueldo de que gocen.

La Caja se va a encontrar, ya lo he dicho, en una situación bien difícil y curiosa de su vida, porque va a tener que desembolsar una cuota que representará, probablemente, el 66 o/o de sus capitales en dinero sonante.

¿Cómo se va a poder hacer este pago si la Caja tiene ocupados sus capitales en inversiones de las cuales no puede sustraerse para reunir el dinero efectivo que necesite?

La Caja podría invertir todos los fondos acumulados en la compra de bonos del ocho por ciento, porque esos bonos son realizables en cualquier momento y así cuando llegue el caso tendría cómo hacer frente a los desembolsos de veinte, cincuenta o cien millones de pesos, que fatalmente le exigirían los empleados por el hecho de haber cumplido veinte años de servicios

y cuyas imposiciones llegan al diez por ciento de los sueldos que suman doscientos millones.

Entonces llegará el momento en que se cumplirá no diré la profecía mía, sino un hecho que desde luego puede palpase, y de ahí la gravedad enorme que, a mi juicio, tiene este proyecto.

Cuando se trató el proyecto que creó el Instituto de Crédito Industrial, en que también se obliga a todas estas Cajas a hacer préstamos de fondos que son sagrados, yo observé igual cosa, o sea, que no me parecía conveniente disponer de estos fondos, los cuales no pueden quedar expuestos al fracaso, o, a lo menos que, cuando llegue el momento de disponer de ellos para cumplir con obligaciones a que están destinados, no se pueda contar con dichos fondos.

Por eso yo negaré mi voto a este proyecto.

El señor OYARZUN (Presidente).—Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votación, se dará por aprobado en general con el voto en contra del honorable señor Urrejola.

Aprobado en esta forma.

Si no hay inconveniente, entraremos inmediatamente a la discusión particular.

Acordado.

En discusión el artículo primero.

El señor SECRETARIO.—Dice así:

“Artículo 1.º Autorízase al Presidente de la República para contratar un empréstito hasta por la suma de treinta millones de pesos (\$ 30.000.000) que la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas tomará a la par, con un siete por ciento (7%) de interés y una amortización de uno por ciento (1%) acumulativa anual”.

El señor OYARZUN (Presidente).—Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votación, lo daré por aprobado con la misma votación anterior.

El señor NUÑEZ MORGADO.—Yo también voto en contra.

El señor URREJOLA.—Que se vote, señor Presidente.

El señor OYARZUN (Presidente).—En votación.

Votado el artículo, resultó aprobado por catorce votos contra cuatro.

El señor OYARZUN (Presidente).—En discusión el artículo 2.º

El señor SECRETARIO.—Dice:

“Art. 2.º El empréstito a que se refiere el artículo anterior se destinará en primer término a convertir y consolidar los avances que la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas ha efectuado sobre los descuentos del uno por ciento a los sueldos de empleados públicos, cedido por éstos para atender al pago de los desahucios del personal cesante de la Administración Pública. El saldo se invertirá en atender el pago de los desahucios pendientes y los que se produzcan en lo sucesivo”.

—Sin debate se dió fácilmente por aprobado con la misma votación anterior.

El señor OYARZUN (Presidente).—En discusión el artículo 3.º

El señor SECRETARIO.—Dice así:

“Art. 3.º El servicio del empréstito a que se refiere el artículo 1.º se efectuará en incorporación al Presupuesto Ordinario de Entradas del descuento existente del 1% de los sueldos del personal de planta y contratado por decreto supremo de la Administración Civil del Estado y que se mantendrá hasta la amortización de la deuda contraída.

Se destinarían, además, al mismo objeto, los reintegros del desahucio percibido que deberá efectuar el personal que se reincorpore a la Administración o que obtenga jubilación con posterioridad al desahucio. El Presidente de la República reglamentará la forma en que deban efectuarse estos reintegros.

Esta ley empezará a regir desde su publicación en el “Diario Oficial”.

El señor MARAMBIO.—El inciso final del artículo, que se refiere a la fecha de vigencia de la ley, debe ponerse como artículo separado.

El señor OYARZUN (Presidente).—Si no se hace observación en contrario, quedará acordado dividir el artículo en la forma que ha insinuado el honorable señor Marambio.

Queda así acordado.

Si no se pide votación, lo daré por aprobado con la misma votación anterior.

Aprobado.

Ahora correspondería pronunciarse sobre el artículo separado sobre el cual ha hecho indicación el honorable Senador señor Marambio.

En discusión el artículo.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votación, lo daré por aprobado.

Queda despachado el proyecto.

5.—PROYECTOS DESECHADOS POR HABER PERDIDO SU OPORTUNIDAD

El señor OYARZUN (Presidente).—Quedan dos proyectos más de fácil tramitación. Si le parece al Senado, podríamos tratarlos sobre tabla, antes de entrar a los incidentes.

Acordado.

El señor SECRETARIO.—El primero de los asuntos a que se ha referido el señor Presidente, es un informe de la Comisión de Gobierno en que propone rechazar el proyecto aprobado por la Cámara de Diputados en el mes de diciembre de 1914, por el cual se autoriza al Consejo Superior de Habitaciones para Obreros para emitir bonos con el objeto de construir habitaciones baratas, proyecto que ha perdido su oportunidad por existir a la fecha una nueva legislación sobre la materia.

El señor OYARZUN (Presidente).—En discusión el proyecto conjuntamente con el informe.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votación, daré por aprobado el informe y, en consecuencia, por rechazado el proyecto.

Queda así acordado.

El señor SECRETARIO.—La Comisión de Gobierno propone que se deseche también por haber perdido su oportunidad, un proyecto de ley aprobado por la Cámara de Diputados en el mes de noviembre de 1914, en el cual se autorizaba al Presidente de la República para prohibir la internación de animales vacunos cada vez que se produjese la epidemia de fiebre aftosa en la República Argentina.

El señor OYARZUN (Presidente).—Si le parece al Senado, daría por aprobado el informe de la Comisión y, en consecuencia, por rechazado el proyecto.

Acordado.

6.—INSTALACIONES PARA PREVENIR SIENESTROS MARITIMOS

El señor BORQUEZ.—La pérdida del transporte "Angamos", de la Armada Nacional, ha dado lugar a polémicas de prensa que parece están un poco fuera de lugar, pues nada ganan con ellas el país ni las familias de las víctimas, y en todo caso es muy difícil establecer cuáles han sido las causas precisas del accidente.

Por mi parte creo que sería mucho más útil, si el Senado lo estima conveniente, que se dirija oficio al señor Ministro de Marina pidiéndole que en los puntos más peligrosos de nuestra costa se hagan las instalaciones necesarias para

dar mayores seguridades a la navegación. Para el efecto podrían construirse estaciones radio-gráficas debidamente sincronizadas que produzcan sonidos especiales en determinada dirección en la noche o en días de lluvia o neblina, a fin de que las naves puedan alejarse de los puntos de peligro. Esto podría hacerse en la isla Santa María, en la Mocha, a la entrada del Golfo de Ancud y en los demás puntos que se considere necesario.

Formulo indicación en ese sentido.

El señor OYARZUN (Presidente).—Con la venia del Senado, se dirigirá al señor Ministro de Marina el oficio que ha solicitado el honorable señor Bórquez.

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

Ofrezco la palabra.

Terminados los incidentes.

7. NAVEGACION INTER-OCEANICA

El señor OYARZUN (Presidente).—Entrando al orden del día, continúa la discusión del artículo 1.º del proyecto sobre subvención a las compañías nacionales que hagan la navegación inter-oceánica.

Puede continuar usando de la palabra el honorable señor Trucco, que quedó con ella en la sesión de ayer.

El señor TRUCCO.—En realidad, señor Presidente, al levantarse la sesión de ayer, estaba a punto de dar término a las observaciones que me sugerían algunas de las indicaciones que se han formulado para modificar o completar el artículo 1.º del proyecto, propuesto por la unanimidad de los miembros de las Comisiones de Agricultura y Hacienda, unidas.

No voy, naturalmente, a molestar la atención del Honorable Senado repitiendo lo que ya he dicho sobre el particular. Sin embargo, páreceme que sería oportuno rememorar que el artículo que propone la Comisión obedece a dos objetivos principales, uno de los cuales es que la subvención no tenga el carácter de un privilegio, y el otro, procurar que dicha subvención no tienda, ni directa ni indirectamente, a establecer un monopolio en la navegación al Atlántico.

El artículo ha sido redactado, pues, como creo que lo dije en sesión anterior, persiguiendo el propósito de aunar el mayor número de iniciativas para que se establezcan, a través del Estrecho de Magallanes, líneas de navegación que estimulen el intercambio de productos comerciales entre la costa del Atlántico y la de nuestro país, en el Pacífico. La Comisión ha creído que debía estimularse, ante todo, el establecimiento de estas líneas de navegación, y que éste debía

ser, por lo tanto, el fin primordial del proyecto.

Algunas de las indicaciones formuladas en esta Sala, si bien persiguen el fin de estimular el establecimiento de estas líneas de navegación, tienen, sin embargo, el inconveniente de que imponen exigencias que en realidad, lejos de facilitar el establecimiento de dichas líneas de navegación, tienden más bien a perturbarlo y, por consiguiente, a dificultar la realización de nuestro anhelo.

Así, por ejemplo, recordaba en la sesión última, que el artículo propuesto por las Comisiones informantes dispone que las compañías navieras que deseen optar a esta subvención, deberán establecer una línea de navegación con barcos de dos mil toneladas como minimum y que deberán partir, a lo menos, una vez al mes de Valparaíso o de alguno de nuestros puertos del norte, hacia los del Atlántico.

El honorable señor Bórquez, miembro también de una de dichas Comisiones, ha pedido que se eleve la capacidad mínima de los vapores, de dos mil a cuatro mil toneladas. Yo alcancé a manifestar en la sesión de ayer, que me parecía inconveniente y perjudicial esta indicación, porque tiende a frustrar el objetivo que se persigue, cual es el de estimular el establecimiento de estas líneas. Si empezamos por establecer exigencias excesivas, es seguro que no se obtendrá nada de lo que se busca. Creo que por el momento debemos contentarnos con exigencias mínimas, dejando para después, para cuando la producción nacional adquiera mayor desarrollo, el aumento del tonelaje de las naves de que se trata.

El propio honorable señor Bórquez expresaba en sesión anterior que estas líneas de navegación no podrían contar con un total de carga superior a cuarenta mil toneladas anualmente. Y si comenzamos por establecer la exigencia de que los vapores de las líneas favorecidas con esta subvención, no podrán tener un tonelaje inferior a cuatro mil toneladas, y si, por otra parte, pretendemos que las líneas sean dos, a fin de que haya competencia y estímulo recíproco para mejorar el servicio, quiere decir que mensualmente partirían dos vapores de cuatro mil toneladas cada uno, o sea, a razón de ocho mil por mes, lo que daría un total de 96,000 toneladas al año, y, mientras tanto, según el propio honorable Senador, sólo hay anualmente 40,000 toneladas de carga que transportar.

Entonces pregunto yo: ¿cómo es posible que, a sabiendas que existen estas circunstancias, se quiera imponer a las naves de las compañías subvencionadas una exigencia que las obligue a viajar con la mitad de su capacidad de vacío? A

mi juicio, esto no es estimular, sino más bien perturbar la realización del anhelo que todos perseguimos.

Análoga impresión me hace la indicación que se formuló para establecer que los vapores de estas líneas de navegación no partan de Valparaíso, sino de alguno de los puertos de la zona salitrera; es decir, de Antofagasta o Iquique.

Esta idea de imponer como punto de partida para estas naves, alguno de los puertos del extremo norte, de nuestro país, fué considerada en la Comisión, y allí se estimó que no era conveniente por razones semejantes a las que acabo de exponer, o sea, porque esto no sería dar facilidades, sino por el contrario, imponer desde el principio a las compañías favorecidas una obligación muy pesada.

Esta idea tiene, además, otro inconveniente que me parece pone de manifiesto que no es recomendable. Ella está fundada en un anhelo muy plausible, como es el de aumentar la exportación de salitre hacia los países sudamericanos del Atlántico.

Sin embargo, la verdad es que por el momento el mercado de salitre en estos países nuevos, de territorios tan extensos, de tierras, por consiguiente, tan descansadas, no es muy favorable; pero, aún suponiendo que lo fuera, este transporte sólo se haría en determinadas épocas del año. Se comprende que no se transportará salitre hacia esos países en la época en que las siembras están madurando, o en que se están efectuando las cosechas. De modo que sólo se llevaría salitre hacia esas regiones en cuatro, cinco o seis meses del año. ¿Y con qué objeto, entonces, se obligaría a las naves de las compañías subvencionadas a prolongar sus viajes mensuales hasta Iquique o Antofagasta, aunque no tuvieran carga que transportar desde esos puertos a los del Atlántico.

La indicación a que me vengo refiriendo, tendría, además, un inconveniente de otro orden, que vale la pena tomar en cuenta.

Si el artículo en debate se aprobara en la forma propuesta por las Comisiones informantes, tendríamos tres líneas de navegación subvencionadas por el Estado: la de la Compañía Sud-Americana de Vapores, que hace el tráfico a través del Canal de Panamá, y cuyas naves parten de Valparaíso y van haciendo el cabotaje por los puertos del norte, y estas dos nuevas líneas que, según la indicación a que me refiero, deberían partir de Antofagasta o Iquique y hacer el mismo comercio de cabotaje hacia el sur. De tal modo que el Estado subvencionaría a estas líneas de navegación, imponiéndoles la exi-

gencia de hacer el cabotaje entre Iquique y Valparaíso a pura pérdida para ellas, y haciendo él mismo un desembolso que no se justificaría ni por la cantidad de carga transportada ni por otras consideraciones de respeto a la iniciativa de otros armadores que no gozan de subvención alguna.

Cuando en los puertos del norte haya carga que transportar hacia los del Atlántico, es seguro que los vapores subvencionados prolongarán su carrera hasta allí, a fin de acarrearla, puesto que es eso lo que constituye su negocio, puesto que para eso están, y ya que mientras mayor sea la distancia que la carga deba recorrer, mayor será el flete que perciban.

Con motivo de la idea, que fué ligeramente insinuada por el honorable señor Urrejoia, relativa a la inconveniencia de que esta subvención no tenga limitación alguna de tiempo, el honorable señor Barros Errázuriz formuló indicación para que se limitara a diez años el plazo durante el cual deberá ella pagarse.

En la sesión anterior, si mal no recuerdo, alcancé a decir que estaba de acuerdo con el honorable Senador sobre este punto, pero la verdad es que lo estoy sólo en cuanto a la idea de limitar el plazo de la subvención, pero no en fijarlo en diez años solamente, pues creo que esto es extremar las cosas.

A fin de establecer con carácter permanente estas líneas de navegación, las compañías interesadas, que son dos—y ya he dicho que el desiderátum es que haya competencia en esta materia—, deberán hacer fuertes desembolsos. Para poder hacer un servicio mensual de navegación hacia el Atlántico, cada una de estas compañías deberá poseer una flota de tres o cuatro vapores con capacidad mínima de dos mil toneladas cada uno, cuyo costo no es inferior a cien mil libras esterlinas; de tal manera que la flota tendría un valor total de quince o dieciséis millones de pesos.

Ahora bien, si las compañías interesadas tienen que invertir un capital tan cuantioso en el establecimiento de estas líneas de navegación, a fin de disfrutar de una subvención fiscal que no es en manera alguna extraordinaria, el plazo de diez años lo considero muy reducido, atendida la magnitud del sacrificio que se impone a los armadores.

Aceptando por mi parte, pues, la idea de establecer un plazo para el goce de esta subvención, me permitiría insinuar al honorable señor Barros Errázuriz la idea de fijarlo en veinticinco años.

El mismo honorable Senador manifestó la conveniencia de que se consultara en el proyecto la idea de que la subvención se distribuya, no solamente en proporciones a la cantidad de carga que transporte una y otra compañía, sino también tomando en cuenta la calidad de las naves y la mayor o menor frecuencia de los viajes que hagan. Como yo carezco de preparación en esta materia, no sé cómo se clasificarían los vapores ni en qué forma serviría de base esa clasificación para el efecto de distribuir la subvención. ¿Qué normas se aplicarían para apreciar en cuánto debe influir la calidad de las naves en la distribución de la subvención entre una y otra compañía? Esto no lo entiendo por mi parte, y creo más bien que consultar esta idea en la ley sería tal vez complicar demasiado las cosas. Por lo demás, como se verá por las observaciones que voy a formular en seguida, parece que esto es innecesario.

Entiendo que la idea del honorable Senador es la de tomar en cuenta para el reparto de la subvención, no sólo la cantidad de carga transportada, sino también el número de millas recorridas, o sea, el número de toneladas-millas.

El señor BARROS ERRAZURIZ.— Mi idea es que la subvención no se distribuya sólo en proporción a la carga transportada, porque la misma cantidad de carga puede transportarse en vapores buenos o malos, sino también tomando en cuenta la calidad de las naves. Creo que no sería justo que la compañía que transporta una determinada cantidad de carga en una nave moderna, reciba una subvención igual a la que transporta esa misma cantidad en un vapor malo. Creo, pues, que debe tomarse en cuenta para este efecto la calidad de los vapores en servicio.

Otro de los factores que, a mi juicio, debe considerarse también, es el relativo a la frecuencia de los viajes, porque al país le conviene que ellos sean tan frecuentes como sea posible. Si una empresa naviera establece viajes quincenales, debe recibir mayor subvención que aquella que los hace mensualmente, ya que los viajes más frecuentes atraen mayor cantidad de carga.

Estos son los factores que, en mi concepto, deben servir de base para distribuir la subvención entre una y otra compañía, sin perjuicio, naturalmente, de que sean estudiados con mayor atención a fin de determinar la importancia que deba dárseles, porque no tengo yo ideas preconcebidas a este respecto. Entrego mis ideas a la consideración de mis honorables colegas, porque confieso que no tengo competencia especial en esta materia.

El señor TRUCCO.—Yo me encuentro en el mismo caso que Su Señoría: me limito a expresar lo que pienso, declarando que no poseo competencia náutica de ninguna especie.

Pero, pareceme que hay cierta contradicción entre la idea de propender a la mayor frecuencia de los viajes, con la de estimular la mejor calidad de los vapores. Porque, suponiendo que ambas compañías tuvieran que transportar una misma cantidad de carga, estableciendo una un servicio quincenal y la otra uno mensual, es evidente que la capacidad de los vapores de esta última sería doble que la de los de la primera. Y es indudable que al país le convienen más los vapores grandes que los chicos. Ahora en cuanto a la seguridad y comodidad para los pasajeros, es evidente que una y otra serían mucho mayores en aquellas naves que en éstas.

No veo, pues, cómo podrían conciliarse estas condiciones o exigencias que son un tanto contradictorias.

Y por lo que respecta a la carga, me parece que la calidad de las naves es un punto que no tiene mayor importancia, que da lo mismo que los vapores sean más o menos lujosos o sobrios, siempre que ofrezcan las condiciones de seguridad que no pueden menos que exigirse.

El honorable señor Barros Errázuriz insinuaba, además, la idea de establecer en la ley que el Presidente de la República, al dictar el reglamento de ella, deberá oír previamente al Consejo Naval.

El señor BARROS ERRAZURIZ.— Mi idea es que el Reglamento debiera dictarse oyendo previamente a la Dirección General de la Armada, a fin de que se consulten en él las condiciones de seguridad y demás que deban reunir los vapores de las compañías que se acojan a esta subvención.

El señor TRUCCO.—A mí me parece que esta idea no habría para qué consultarla en el proyecto, porque, como es sabido, está actualmente en vigencia la ley de navegación y en todos los puertos hay autoridades marítimas que tienen la obligación de comprobar si las naves que parten de ellos ofrecen las necesarias condiciones de seguridad.

Esa insinuación del honorable Senador obedece tal vez al temor de que esas inspecciones no se hagan en la actualidad en debida forma. Pero si en la ley de navegación vigente existen esas mismas disposiciones, si existen en el día de hoy autoridades encargadas de aplicarlas, no veo qué objeto habría en reproducirlas en esta ley.

Me parece que sería del todo inoficiosa es-

ta especie de prohibición que se impondría al Presidente de la República para dictar el reglamento para la aplicación de esta ley, sin oír a la Superioridad Naval, por cuanto esto sería coartar la amplia facultad que tiene el Jefe del Estado para reglamentar las leyes.

Por otra parte, uno de los artículos del proyecto dispone que el Presidente de la República dictará el reglamento de esta ley, y se comprende que lo hará después de oír a las entidades o autoridades que mejor conocen la materia.

Por su parte el honorable señor Echenique ha propuesto que se consulte en el proyecto una disposición, según la cual, después de cuatro años de vigencia de la ley, los vapores de las compañías subvencionadas deberán ser nuevos.

El señor ECHENIQUE.—La idea que he propuesto es la de que las naves de la línea subvencionada, después de cuatro años de vigencia de la ley, deberán haber sido construídas con posterioridad a la fecha de su promulgación.

El señor TRUCCO.— Me parece que esta idea, y perdóneme Su Señoría la franqueza, equivale a destruir con la mano izquierda lo que se ha hecho con la derecha. No acierto a explicarme por qué habría de exigirse que los vapores hubieran de ser flamantes, por decirlo así, si los que estuvieran en servicio reunieran las condiciones de seguridad y comodidad necesarias para el fin que se persigue.

He oído decir a personas entendidas en esta materia, que un barco de diez años puede tener condiciones de navegabilidad y de seguridad inferiores a uno de treinta años que esté bien conservado y que haya sido mejor construído.

Creo que esta exigencia desbarataría hasta cierto punto el anhelo de que estas líneas de navegación hacia el Atlántico sean una realidad, y por eso votaré en contra de esta indicación, como también de las a que me he referido anteriormente.

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

El señor OYARZUN (Presidente).— A segunda hora podrá usar de ella Su Señoría.

Se suspende la sesión.

—Se suspendió la sesión.

SEGUNDA HORA

8.—NAVEGACION INTER-OCEANICA

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

El señor ECHENIQUE. — Voy a ocuparme brevemente de la indicación que formulé en el sentido de que la subvención se otorgara, desde el año 1932, únicamente a los buques nuevos. Sobre el fondo de esta indicación, el honorable

señor Trucco hizo algunas observaciones, las que he considerado muy razonables.

En realidad, señor Presidente, no es conveniente fomentar la navegación de buques que tengan 36 años de existencia; esto sería sólo tolerable para el primer año de la vigencia de la ley, ya que tampoco sería aceptable que se obligara a las compañías a que inmediatamente dispusieran de buques nuevos.

De modo, pues, que modifiqué mi indicación en el sentido de que no podrán gozar de esta subvención los barcos construídos con anterioridad al año 1923.

El señor ZANAERTU. — Aún cuando considero muy bien intencionada la indicación formulada por el honorable señor Echenique, no la votaré, en atención a que me acaba de manifestar un señor Senador que existe una Comisión de Navegación que examina, cada seis meses, los buques y ve cuáles son los que no ofrecen peligro para la navegación y no permite la salida de ninguno sin un certificado de seguridad. De aquí, pues, que no le encuentre objeto a la indicación del honorable señor Senador. Por otra parte, esta misma indicación perjudicaría enormemente a ciertas compañías que tienen barcos que no son muy nuevos. Además, porque es sabido que puede haber muchos buques viejos, que suelen ser, como en todo orden de cosas, mejor que los jóvenes, más resistentes y más aptos para el trabajo.

Por eso, no votaré la indicación propuesta.

El señor URREJOLA. — Pido la palabra.

El señor OYARZUN (Presidente). — Solicito la venia del Honorable Senado para conceder la palabra al honorable señor Urrejola, porque el señor Senador, ha completado ya el tiempo que permite el Reglamento.

El señor URREJOLA. — Entendía que cuando ayer se me concedió autorización para excederme en el uso de la palabra, había sido en el sentido de que podía seguir haciendo uso de ella en el transcurso del debate.

El señor OYARZUN (Presidente). — Creo que no habrá inconveniente de parte del Honorable Senado, para que Su Señoría haga uso de la palabra.

El señor URREJOLA. — Voy a volver a decir unas cuantas palabras, porque me veo en el caso de cumplir con un deber de lealtad.

Ayer, al hacer un detalle de los vapores con que cuenta la Compañía Braun y Blanchard para la navegación, tanto por las costas de Chile como a través del Estrecho de Magallanes, detallé minuciosamente la edad con que cuenta cada vapor, su tonelaje, y también me referí al precio de ellos. Dije que el precio de todos

los nueve vapores grandes era de dos millones setecientos mil pesos.

He recibido un telegrama de los señores Braun y Blanchard, en el que tratan de desautorizar esta apreciación, y se refieren a los términos en que en el Boletín de las sesiones fué comentado este dato referente al precio de las naves. Al efecto, en el Boletín en cuestión se dice al referirse al precio, "según balance... etc.", y lo que yo dije fué: "según los informantes...". Este es un error fácil de explicar.

Yo, al referir esos datos, me hacía eco de informaciones que me habían suministrado personas muy interiorizadas en estas cuestiones marítimas, y que estiman el precio de los nueve vapores, en la cantidad apuntada. Pero la firma de los armadores me ha dirigido el siguiente telegrama, que deseo se inserte en el Boletín de Sesiones, conjuntamente con las explicaciones que voy a dar.

El telegrama dice así: "Señor Gonzalo Urrejola. — Senado. — Santiago. — Inducido sin duda por datos erróneos, Su Señoría afirmó discursu ayer nuestra flota era estimada por nosotros en setenta mil libras. Como dato ilustrativo hacemos saber Su Señoría que jamás hemos hecho esa afirmación y que nuestros vapores están asegurados en Europa en trescientas mil libras, valor que corresponde a su costo según libras y, que, vapores de cinco mil quinientas toneladas hacen tráfico Atlántico valen cuarenta y cinco mil libras cada uno. Dignese Su Señoría aceptar esta rectificación homenaje verdad. — Atentos saludos. — Director Gerente Braun y Blanchard."

Cumpla, señor Presidente, como lo he manifestado, con el deber de lealtad de poner en conocimiento del Honorable Senado, este telegrama que me recibí; pero, al mismo tiempo, debo explicar cómo mi respetable informante de Valparaíso estimaba en la suma de setenta y cinco mil libras esterlinas los 18 vapores de la Compañía Braun y Blanchard, que suman un total de 26,916 toneladas. El avalúo del tonelaje lo hizo mi informante sobre la base de la cotización mundial que se publica en la revista "The Fair Play", la cual fija en 12 libras la tonelada de buques nuevos, y para los buques de más de treinta años, fija una cotización mucho más baja que llega a 1 1/2 libra y que equivale a fierro viejo. De manera que al avaluar las 26,916 toneladas de esta firma en la suma de 75,000 libras, ha tomado el precio unitario de 3 libras por tonelada.

Como en la exposición minuciosa que hice ayer hacía aparecer los nueve vapores grandes de la Compañía Braun y Blanchard con una

edad media de 32 años y los nueve vapores chinos, con una edad media de 36 años, o sea un término medio en total, de 34 años, de ahí que mis informantes bajaban a ese límite mínimo, que era el doble del límite que da a esos barcos la Revista citada.

Ahora, quiero referirme a la indicación que ha formulado el honorable señor Trucco, en el artículo 1.º

Esta indicación dice así:

"Art. 1.º Autorízase al Presidente de la República para invertir hasta \$ 2.000.000 actualmente 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."

Esta modificación adolece de dos inconveniencias, a mi juicio. La primera de ellas es la que se refiere a que el acarreo de la mercadería lo haga un vapor mensual, al cual se le pone el pie forzado de que tenga una capacidad mínima de dos mil toneladas de carga. De manera que si multiplicamos los doce meses del año por estas dos mil toneladas de carga, resulta que tendremos un total de veinticuatro mil toneladas, o sea la mitad de la carga que actualmente se transporta por la firma Braun y Blanchard desde Valparaíso al Atlántico.

Ayer se dió a saber al Honorable Senado, que la carga que se lleva anualmente al Atlántico, llega a cuarenta mil toneladas y la que se trae de retorno, es de veinte mil toneladas.

El señor TRUCCO.— ¿Me permite una interrupción, honorable Senador? La idea del artículo que he propuesto a nombre de la Comisión, es de que las líneas y Compañías que se acogan a la subvención, no puedan tener vapores de quinientas o seiscientos toneladas, y que el mínimo de tonelaje de cada barco no baje de 2 mil toneladas. Por consiguiente, no se trata solamente de transportar dos mil toneladas, como se ha repetido muchas veces.

Estos dos vapores con un minimum de 2 mil toneladas, o sea 4.000 mensuales, dan un total de 48.000 toneladas al año; pero este es sólo un mínimo.

El señor URREJOLA.— Pero Su Señoría habla de una subvención por carrera mensual desde Valparaíso hasta los puertos del Atlántico.

Dice la indicación de Su Señoría: "Autorízase al Presidente de la República para invertir hasta dos millones 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".

Dice "a lo menos"; pero puede suceder muy bien que la Compañía que se ofrezca para recibir subvención, no acepte hacer el viaje sino una vez al mes y de consiguiente quedaría facultad para contratar la partida de un vapor mensual.

Así lo dicen los términos del artículo 1.º o sea que, teniendo sólo dos mil toneladas el vapor, no podrá acarrear más de dos mil toneladas; de modo que en el caso de que un vapor no tuviera más de dos mil toneladas, y con una sola salida al mes, acarrearía el año 24.000 toneladas, es decir la mitad del acarreo interoceánico que se ha hecho hasta ahora, que es de 40 mil toneladas de ida y 20.000 de vuelta.

Y como lo que se pretende naturalmente por el Gobierno al presentar este mensaje, que ha sido votado por la Cámara de Diputados tal como viene, es que en lo posible no se sacrifique el movimiento comercial entre los puertos del Pacífico y del Atlántico, sino que, por el contrario se duplique o triplique, no podemos nosotros establecer estas condiciones mínimas que podrían ser el resultado de la autorización legal. Pienso que mi honorable colega el señor Trucco no podrá negar que es difícil creer que la Compañía se avenga a poner un vapor mensual, como lo dice el artículo 1.º, en la parte redactada por Su Señoría, y que no ponga a disposición de este tráfico más de un vapor de 2.000 toneladas. Esto haría un total de 24.000 toneladas al año, o sea la mitad del movimiento habido hasta la fecha y cuyo servicio ha hecho durante tres o cuatro años una Compañía sin ninguna subvención.

Por eso creo que la indicación que voy a proponer en seguida es tal vez un poco más amplia y llenará cumplidamente los anhelos del país. Así, también, se podrá apreciar que si se otorga esta gruesa suma de dinero en subvenciones es con el objeto de dejar establecida a firme la navegación entre los puertos del Pacífico y el Atlántico y el consiguiente acarreo de carga de la mercadería chilena a otros mercados.

Se fija en el proyecto una cantidad determinada que el Estado puede otorgar en subvencionar a una Compañía de vapores la que solamente puede disponer de un vapor o dos, ya que con este número de naves puede hacer un servicio igual o superior que al que hasta el presente ha hecho.

El señor BÓRQUEZ.— Por lo menos necesitaría tres vapores para sus viajes mensuales.

El señor URREJOLA.— Aceptemos que necesite tres vapores para hacer el servicio. Para esto se establece un pie forzado según el cual se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la suma de dos millones de pesos en pagar el transporte de 40 mil toneladas, que es el movimiento de carga habido de Chile a los países vecinos. No tomo en consideración la carga que llega al país...

El señor AZOCAR.— Pero en cambio queda el flete de retorno, señor Senador.

El señor URREJOLA.— Puesto que esto no es lo que nos interesa, sino la que salga de Chile a otros mercados. De modo que, como se han transportado 40 mil toneladas, quiere decir que se pagaría \$ 50 por tonelada transportada.

La Compañía Braun y Blanchard, que ha hecho el servicio de transporte de puertos chilenos a argentinos, ha transportado esta carga de cuarenta mil toneladas con un flete marítimo de 37 chelines por tonelada, en circunstancias que este mismo flete de Valparaíso a puertos europeos importa la suma de 35 chelines. De manera que a los 50 pesos de subvención por tonelada habría que agregar los 37 chelines que por igual peso de carga cobra la Compañía.

Estas consideraciones y la de que es conveniente que el Gobierno, al hacer uso de la autorización concedida en la ley, procure que acuda el mayor número posible de interesados en las mejores condiciones posibles a gozar de las subvenciones, es que me he permitido redactar el artículo primero en la siguiente forma:

"Artículo 1.º Se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta dos millones de pesos anuales, por un plazo que no exceda de 20 años, en subvencionar a las Compañías Nacionales de Vapores que establezcan una carrera quincenal entre Valparaíso, Buenos Aires y Río de Janeiro".

La subvención o subvenciones se otorgarán previas propuestas públicas, que se pedirán durante tres meses a lo menos, y serán motivos de preferencia, los siguientes:

a). El mayor tonelaje de las naves destinadas a este tráfico;

b). La menor subvención por cada tonelada de registro de las naves, o por las toneladas de mercaderías chilenas que acarreen a los puertos del Atlántico; y

c). Las demás condiciones que el Presidente de la República estime convenientes para asegurar el mejor servicio de esta navegación".

Creo, señor Presidente, que ante este pie for-

zado con que tendría que obrar el Presidente de la República, se librará él de los múltiples inconvenientes derivados de las influencias, que, al fin y al cabo, existen y que son muy considerables y algunas de mucha importancia.

Encuentro, pues, que es sumamente conveniente, que el Presidente de la República pueda pedir propuestas públicas para otorgar las subvenciones; y con el plazo de tres meses que se establecería como minimum, se podrán presentar las Compañías existentes y otras que estén por formarse; ya que no es cosa dificultosa combinar los medios de plantear una línea de vapores rápidos, modernos y que puedan ser de suficiente capacidad; la suficiente para hacer una carrera en forma económica. Lo que significaría un contrato airoso para el Gobierno y para el Congreso que autoriza esta inversión.

La forma en que está redactado el proyecto aprobado por la Cámara de Diputados, y que en parte ha copiado el señor Trucco, no da suficiente garantía para que se puedan presentar proponentes extraños a las propuestas públicas. Con la petición de propuestas no se hiere a nadie. Además, es casi seguro que ésta se la llevará la Compañía Naviera que actualmente hace este recorrido, porque está en mejores condiciones que cualquiera otra.

La indicación que he formulado y a que el señor Secretario dará lectura en un instante más, destruye un cierto pie forzado que servirá de base para el proyecto oficial. ¿Cómo es posible que se subvencione con dos millones de pesos a una Compañía cuando no se conoce el acarreo que va a hacer, y que en cambio se conoce el acarreo máximo que ha efectuado, que asciende a cuarenta mil toneladas? ¿Cómo se va a autorizar al Presidente de la República para que, fuera del flete bastante caro que actualmente se paga por el transporte de mercadería chilena a los puertos del Atlántico, contribuya con cincuenta pesos por tonelada?

Ruego al señor Secretario se sirva dar lectura a mi indicación.

El señor SECRETARIO.— La indicación del señor Urrejola dice así:

"Se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta dos millones de pesos anuales y por un plazo que no exceda de veinte años, en subvencionar a Compañías nacionales de vapores que establezcan una carrera quincenal entre Valparaíso, Buenos Aires y Río Janeiro.

"La subvención o subvenciones se otorgarán previas propuestas públicas, que se pedirán durante tres meses a lo menos; y serán motivos de preferencia los siguientes:

a) El mayor tonelaje de las naves destinadas a este tráfico;

b) La menor subvención por cada tonelada de registro de las naves, o por las toneladas de mercaderías chilenas que acarrean a los puertos del Atlántico; y

c) Las demás condiciones que el Presidente de la República estime convenientes para asegurar el mejor servicio de esta navegación".

El señor URREJOLA. — Descó, señor Presidente, agregar únicamente dos palabras más sobre una modificación que he hecho a la indicación formulada por el honorable señor Barros Errázuriz.

El señor Senador, con muy buenos propósitos, a mi juicio, ha propuesto se fije un plazo de diez años; pero yo, por mi parte, he propuesto se eieve este plazo a 20 años.

El señor BARROS ERRAZURIZ.—Yo acepto los veinte años, señor Senador.

El señor URREJOLA. — Desde un principio, abogué porque se limitara esta subvención a un plazo dado y que no fuera indefinido, porque esto puede crear una situación difícil al país, ya que crea intereses.

Como las garantías otorgadas por el Estado a la construcción de ferrocarriles u otras obras son de veinte años, he creído que la duración de esta ley debe guardar proporción con los antecedentes de protección existentes.

El señor BARROS ERRAZURIZ. — Como ya he dicho, acepto por mi parte los veinte años de plazo y voy a modificar mi indicación en este sentido.

El señor RIVERA PARGA. — No había pensado terciar en este debate, porque ya varios de mis honorables colegas lo han ilustrado ampliamente. No obstante, estimo que es necesario hacer hincapié en algunos puntos del proyecto.

Ciertamente que no vale la pena discutir la necesidad de dictar esta ley, que establezca una subvención para las Compañías que, en determinadas condiciones, hagan un servicio regular a los puertos del Atlántico. Aún el honorable señor Urrejola, que en un principio se oponía resueltamente a este proyecto, ha aceptado, por lo menos, aparentemente, que se conceda la subvención propuesta, y ha presentado una modificación al artículo en debate. Y he dicho aparentemente, señor Presidente, porque con seguridad van a quedar desiertas las propuestas públicas que fija Su Señoría para conceder la subvención.

Pero al pedir la palabra quería referirme principalmente a otro punto de la cuestión, en la cual se ha hecho hincapié: me refiero a la edad de las naves y a las condiciones que a este respecto se pretende exigir. Se ha dicho que se debe-

ría exigir cuatro años de edad, si bien el honorable señor Echenique, con posterioridad, ha manifestado que en el término de cuatro años deberán entregarse al servicio sólo naves construidas después de la dictación de la ley que se discute.

El honorable señor Zañartu ha manifestado que existe una comisión especial que semestralmente debe expedir un certificado de navegación de los buques, sin cuyo requisito no se les permite hacerse a la mar. Pero, aparte de esto, hay todavía otra autoridad, no nacional, sino una autoridad universalmente aceptada: el Lloyd Register, institución que rige los principios de la navegación en todos los mares del mundo.

Esta institución hace que sus técnicos examinen las naves de todo el mundo, principalmente las naves que tienen su seguro en el propio Lloyd. Clasifican las naves y no aceptan ni aseguran sus resultados, sino a aquellas que merecen la clasificación de cego a ciento.

Ahora bien, dentro de estas naves antiguas hay algunas que tienen más de cincuenta años de servicios y que merecen la clasificación de primera clase de parte del Lloyd. Y esto se explica, porque la seguridad que ofrecen las naves no está siempre en razón directa con los años que han servido, sino que más bien en relación con la conservación, con el mantenimiento que hace de ella el armador que la construye.

Hay naves que tienen un plazo determinado, expirado el cual, deben entrar a repararse, haciendo un cambio de aquella parte de las máquinas que estén en mal estado. En esta revisión se recorre, puede decirse, perno por perno, se recorren sus planchas, sus cuadernas, y sólo después de una prolija y detenida revisión es cuando la nave queda inscrita en el registro del Lloyd.

De modo, señor Presidente, que no es la edad de la nave una función capital, y más bien deben tomarse en cuenta las seguridades que ofrece.

Por lo demás, las leyes de navegación establecen las condiciones de las naves en relación con sus servicios, con su tonelaje, y con los objetivos de su carrera. No hay necesidad entonces que la ley entre a preocuparse de este punto.

Estas mismas leyes de navegación establecen así mismo, la obligación, por ejemplo, de que un buque tenga radiotelegrafía, cuando su tripulación sea superior a 50 hombres; que haya un número determinado de botes para tantos pasajeros o tripulantes, y en una palabra, tratan de todos estos detalles que rezan con la seguridad de un barco.

El señor BARROS ERRAZURIZ. — Esas leyes establecen algo sobre los años de servicios?

El señor RIVERA. — Nada establecen, señor Senador, sobre ese particular, y ellas más bien se refieren a la inspección que hace la Comisión de Navegación y, sobre todo, la Comisión del Lloyd. Estas comisiones hacen una clasificación exacta de la nave, de suerte que hay naves que tienen más de cincuenta años de servicios y están clasificadas en igual forma que otras que apenas tienen 5 o 6.

Se procede en esa forma porque la calidad de la construcción la ha apreciado el Lloyd.

El señor BARROS ERRAZURIZ. — Debiera haber una especie de edad de retiro forzoso, tal como se hace con los propios marinos.

El señor RIVERA PARGA. — En tal caso estaría en retiro forzoso toda la armada de la República.

El señor BARROS ERRAZURIZ. — Así debiera hacerse; hay buques con más de 30 años de existencia.

El señor RIVERA PARGA. — A las naves que tienen algunos años de servicios se les cambian hasta tal punto sus piezas cada cierto tiempo, que llega un momento en que puede decirse que no tienen sino el nombre y su forma primitiva. Hay muchas que hasta los tabloneros de cubiertas han sido cambiados, lo que no quita que todas sus máquinas estén en perfecto estado. De modo que no es la edad la que debe tomarse en cuenta, sino la seguridad que ofrece la nave.

El señor BARROS ERRAZURIZ. — Tengo entendido que en otras legislaciones debe contemplarse la edad de un buque para los efectos de su servicio ordinario.

El señor AZOCAR. — En realidad, señor Senador, en otras legislaciones se ha tomado en cuenta este factor para los efectos de las subvenciones que el Estado otorga a las compañías navieras. La ley francesa, que como sabe el Honorable Senado, fué la primera que se dictó para proteger a la marina mercante, fija plazos para otorgar estas subvenciones. Es de advertir que en Francia esta materia ha sido profundamente estudiada, de modo que los franceses tienen mucha práctica y experiencia sobre el particular.

Por ejemplo, con relación a la cuestión propuesta por el honorable señor Echenique, la ley francesa subvenciona por primera vez sólo los vapores que cuentan con menos de dos años de construídos y fija un límite de 12 años de edad para percibir dicha subvención.

En realidad, la cuestión no se ha mirado aquí bajo el aspecto de seguridad, sino que bajo el aspecto económico. En efecto, esta ley de protección a la marina mercante tiende a desa-

rollar el buen servicio de comunicaciones y transporte, y es de suponer, en consecuencia, que con las subvenciones que se otorgan, y limitándose la edad de los barcos, éstos se vayan renovando constantemente. De otra manera se tendría un museo de naves de más de 50 años.

Es de advertir, también, que al subvencionarse a una marina mercante se tiene en vista que aumente el tonelaje y la capacidad de carga. Sobre este punto todos los países del mundo están preocupados de saber qué lugar ocupan en cuanto a tonelaje, con relación a los demás países. Si nosotros mantenemos naves viejas, jamás progresaremos en esta materia.

El señor RIVERA PARGA. — La interrupción de mi honorable colega, me va a obligar a alejarme un poco de la cuestión fundamental que me indujo a pedir la palabra.

Se ha referido el honorable señor Azócar, a la marina mercante francesa. Pues bien, señor Presidente, yo creo que no es esta la institución que debemos tomar como modelo, sino que debemos considerar la marina mercante inglesa y la alemana, que, sin duda, son las que se disputan la supremacía en el movimiento marítimo del mundo.

En la marina inglesa vemos que se subvencionan vapores antiquísimos de la Compañía Sudamericana...

El señor AZOCAR. — Es distinto subvencionar una Compañía, que darle primas.

El señor RIVERA PARGA. — El honorable señor Azócar, desea que aumentemos nuestro tonelaje naval. Creo que esta idea, en principio, es muy plausible, pero ante todo, debemos contemplar detenidamente nuestra situación real en lo referente al movimiento marítimo de que disponemos: Sabemos que las empresas navieras que hacen el cabotaje en nuestras costas y aún las que envían sus barcos al extranjero clamaban por la escasez de carga que hay en nuestros puertos y por la mala distribución de ella, lo que hace que muchos de esos vapores hagan viajes a pura pérdida, y aún, que en Valparaíso suelen permanecer fondeados algunos vapores durante mucho tiempo, porque realmente no se costea su movilización. Sabemos, también, que ha habido empresas navieras que han tenido que liquidar por no contar en el país con la carga necesaria para sus vapores.

Si el honorable señor Azócar considera que debemos estimular el desarrollo de nuestra marina mercante, me atrevería a insinuarle que sería preferible que el Gobierno se preocupara de organizar una o dos grandes empresas navieras en las cuales quedara concentrada la capacidad naval de nuestra marina mercante, lo que

le permitiría distribuir en debida forma nuestro incipiente movimiento marítimo.

Volviendo a la cuestión que me movió a terciar en el debate, debo manifestar que, a mi juicio, la mayoría de los grandes siniestros marítimos no se deben a la edad de las naves malogradas, sino que a errores de navegación a errores en la estiba de la carga o a exceso de carga. Es muy raro el caso en que un buque haya naufragado debido exclusivamente a defectos producido por los años de servicio.

El señor BARROS ERRAZURIZ. — Pero el hecho es que ha coincidido la casualidad de que hayan sido vapores viejos la mayoría de los que han naufragado.

El señor BORQUEZ. — El vapor Dunseldorff se varó en una bahía en el primer viaje que hacía a Chile.

El señor BARROS ERRAZURIZ. — Es muy distinto el caso de que se vare un vapor a que se quiebre el timón o sufra cualquier desperfecto durante la navegación como consecuencia del desgaste por sus años de servicios.

El señor BORQUEZ. — Podría recordar innumerables casos en que se han perdido vapores completamente nuevos.

El señor RIVERA. — Uno de nuestros honorables colegas se ha referido aquí al caso del hundimiento del vapor Itata. A este respecto recuerdo que entonces se dijo que el Itata estaba sobrecargado; que había habido tolerancia inexcusable de parte de las autoridades marítimas para que transportara carga no sólo en las bodegas, sino también en la cubierta hasta el nivel del techo de los camarotes, si dejar casi espacio libre. De suerte que este hundimiento no se debió a la antigüedad de la nave, sino a la tolerancia que tuvieron las autoridades para permitir el zarpe de esa nave en las condiciones antedichas.

El señor BARROS ERRAZURIZ. — Pero la verdad es que me parece de sentido común, que un vapor recién construido es más seguro que uno viejo. Es increíble que un buque recién salido de los astilleros pueda inspirar menos seguridad que un vapor viejo, que puede tener el timón casi roto, la hélice quebrada o cualquiera otro desperfecto.

El señor RIVERA. — No puedo hacer, naturalmente, un mayor esfuerzo para convencer de lo contrario a mi honorable colega; pero puedo asegurar a Su Señoría, que yo navegaría con más tranquilidad en un buque que supiera que estaba en perfectas condiciones de navegabilidad, aunque fuera viejo y no en un buque que no reuniera estas condiciones y que no tuviera una

buen clasificación del Lloyd Marítimo, por muy bonito y cómodo que fuese.

Por lo demás, señor Presidente, esto de exigir la renovación permanente de nuestra flota mercante tiene sus inconvenientes, pues a este respecto debemos contemplar un punto del cual no es posible desentendernos. Con esta exigencia vamos a obligar a los armadores a que se desprendan de sus buques después de quince o veinte años de servicios, cuando aún pueden estar en perfectas condiciones de navegabilidad, haciéndolos incurrir en nuevas inversiones de dinero; y me parece que esto, lejos de fomentar el auge de nuestra marina mercante, importa dificultarlo.

Como en Francia hay astilleros que constantemente construyen vapores de carga, es natural que el Gobierno de ese país no contemple solamente los intereses de la marina mercante, sino que también el desarrollo o fomento de sus astilleros, por medios directos o indirectos; de ahí que exija a los armadores la renovación de sus barcos en periodos cortos.

Pero nosotros no estamos en el mismo caso; no podemos darnos el lujo de renovar nuestra escuadra o nuestra flota mercante, en la forma que lo deseáramos.

Como ya he dado a conocer las razones que me movieron a entrar a este debate, y lamentando no haber convencido a algunos de mis honorables colegas, dejo la palabra.

El señor AZOCAR. — En materia de protección a la marina mercante, hay dos sistemas, el de las primas y el de la subvención. Algunos honorables Senadores se han referido a que en Inglaterra se subvenciona a algunas Compañías, sin atender a la edad de los vapores, y en esto tienen razón. Por mi parte, digo que en ese mismo país no se dan primas a vapores de cierta edad, viejos, y también estoy en la razón. Y es esto así, porque la subvención, que es el último sistema de protección a la marina, se establece en aquellos países que tienen interés en mantener líneas de navegación hacia otros determinados países o regiones, sin tomar en consideración la carga, se les pone, sí, la obligación de llevar la correspondencia, como decía el honorable señor Urrejola.

De manera que ésta no es la cuestión que está en debate.

Es indudable que el Gobierno, haciendo uso de esta ley, podría subvencionar a una Compañía cuyos vapores fueran de Arica al Brasil; pero hay otra cuestión que contemplar, y es el desarrollo y mejoramiento de nuestra marina mercante, porque si vamos a establecer una subvención para seguir con el museo de buques que

tenemos actualmente, el esfuerzo del Gobierno y del Congreso resultará estéril.

Para mí ha sido una verdadera sorpresa saber que el término medio de la edad de los vapores de la firma Braun y Blanchard sea de treinta y cuatro años, y, naturalmente, esto no nos conviene, ni creo que le convendría esa situación a ningún país; en lo cual estoy en desacuerdo con nuestro honorable colega el señor Rivera Parga, que decía que era aceptable la exigencia de renovar los vapores sólo en países que tienen astilleros cuyo desarrollo debe fomentarse. A este respecto debo observar que tal exigencia rige en Francia no solamente para los buques construídos allá sino que también para los adquiridos en el extranjero por los armadores franceses. Como he dicho, para recibir subvención un vapor necesita tener no más de dos años de construído, y sólo se le mantiene después hasta los doce años, pues se estima que se puede ayudar a una empresa durante un tiempo determinado, pero no eternamente.

Es de suponer que a la empresa que ha hecho un sacrificio al adquirir un buque nuevo se la ayude, pero hasta cierto límite; y no, como parece ser la opinión de algunos señores Senadores, que esta subvención pueda seguir por sesenta o setenta años.

Yo pregunto ¿a qué conduciría esta situación? Indudablemente, ocurriría lo que se veía en Francia cuando se modificó la ley que rige esta materia, modificación que tuvo por objeto poner término a los abusos que se cometían en esta materia, pues había buques, que se les denominaba "toma-primas", que estaban buenos para figurar en un museo porque, si bien podían navegar sin peligro, no tenían el andar normal con que deben contar las naves mercantes ni tenían todas las demás condiciones que exige el comercio.

Por otra parte, estoy de acuerdo con nuestro honorable colega el señor Bórquez, en orden a que se pongan condiciones con respecto al tonelaje de los barcos.

Al discutirse este punto en la Comisión, debo decir con franqueza que asentí a lo que allí se resolvió en esta parte, pero reconozco que cedi ingenuamente, y creo que es humano el cometer errores. Pero ahora vuelvo atrás, y lo confieso francamente porque no quiero mantener una opinión que podría contribuir a que después se pueda originar un mal al país. De manera que si algún señor Senador me critica por haber firmado un informe en un sentido y haber cambiado después de opinión, podría

manifestarle que he estudiado más el punto y he variado de parecer.

Decía que soy partidario de la opinión del honorable señor Bórquez, respecto del tonelaje de los buques, porque estimo que lo que le conviene al país son buques de la mayor eficiencia y no buques pequeños que no tienen en este caso tanto valor.

En Francia ocurrió que era un negocio el recibir subvenciones por cualquier clase de buque, y se llevaba o traía carga con el único fin de cumplir con el Reglamento, para ganar así la prima; las compañías repartían dividendos, haciendo sólo el negocio de las subvenciones. Por esos abusos la ley se modificó.

Como no soy técnico y no podría apreciar en buena forma la situación dentro de nuestro mecanismo actual, he leído lo que sobre esta materia se expresa en una obra de grande importancia que analiza lo ocurrido al respecto en Francia, y allí he visto que las subvenciones se dan a los buques en relación a su tonelaje, andar y demás condiciones necesarias para servir convenientemente las necesidades del comercio. Así, por ejemplo, a los buques que no pueden desarrollar nueve nudos no se les da la subvención. Esto se hace porque no conviene a un país contribuir al desarrollo y fomento de una marina tan poco eficiente. De manera que estimo conveniente que estos problemas que son de carácter técnico deben ser más estudiados.

El señor BORQUEZ.— Considero también que hay conveniencia en que se fije un andar minimum.

El señor AZOCAR.— Pero en el proyecto no se fija ningún minimum. En realidad, pocos son los que entienden en la materia, en ésta Sala, y así lo han declarado algunos señores Senadores.

Si se nos presenta un proyecto en el cual hay que resolver problemas náuticos, es preciso estudiar cuáles serán las exigencias de orden técnico que deberán reunir los buques para tener derecho a esta prima fijada en la ley. Puede ser que estas exigencias digan relación con el tonelaje de una nave, o bien con los nudos de andar, como lo han hecho los franceses. De todas maneras hay que tomar algo como base, a fin de que no se repitan en nuestro país los abusos que se han cometido en otros.

El señor BARROS ERRAZURIZ.— ¿Cuántos nudos de andar se exige en otros países?

El señor BORQUEZ.— Se exigen 10 millas como minimum, porque no se habla de nudos.

El señor TRUCCO.— Desde el año 48 no debemos hablar sino de kilómetros, porque, según la ley respectiva, está prohibido el uso de toda medida extranjera.

El señor AZOCAR.— El honorable señor Echenique formuló indicación en el sentido de que se exigiera un máximo de 4 años de edad a las naves que podrían acogerse a los beneficios de esta ley, si bien después amplió un poco su idea y aceptó diez años.

Como dije hace un momento, en Francia se permiten hasta dos años, para entrar a gozar de subvenciones. Esto ha sido algo criticado. Por mi parte considero que se podría establecer un término medio de 4 años; porque es necesario procurar la renovación de nuestra flota mercante, y, como lo decía hace un momento, si no se toman ahora medidas compulsivas para conseguir esto, no lo harán por sí solas las compañías navieras, puesto que ellas no mirarán el interés general del país en esta materia, sino sólo sus propios intereses. En efecto, las compañías razonarán diciendo que les conviene mucho más acogerse a la subvención con buques de valor de 200 mil pesos, que con grandes navíos de más de dos millones de pesos de costo, y dejarán en servicio los buques viejos.

El señor URREJOLA.— Lo que dice Su Señoría justifica la conveniencia de pedir propuestas públicas para las subvenciones.

El señor AZOCAR.— Observaba el honorable señor Rivera Parga que se quiere exigir mayor tonelaje a los vapores en circunstancias en que no hay carga; pero no debe olvidar el Honorable Senado que ésta es la situación actual, mientras que ahora estamos legislando para el futuro más que para el presente. Y es de advertir que claramente se vislumbra un desarrollo comercial enorme para nuestro país si buscamos nuevos mercados para nuestros productos; y ellos no los encontraremos en Europa, ni en Estados Unidos, sino en los demás países sudamericanos, y a este fin deben tender nuestras orientaciones. La naturaleza, felizmente, nos ha dotado de productos de que carecen otros países. Así, se ha hablado del enorme comercio que podríamos desarrollar con el Perú, Argentina, Uruguay y Brasil. Se ha hecho referencia en especial a nuestra industria maderera, y yo podría agregar que casi no hay producto agrícola nuestro que no podamos llevar a otros países de Sud-América.

Precisamente, a este respecto se puede observar que cada vez que se obtiene una cosecha buena en cualquiera clase de productos, ese producto sólo alcanza un precio vil, en forma tal que hay que abandonar toda suerte de expecta-

tivas comerciales sobre él, o sencillamente botar la mayor parte de la producción, porque carecemos de medios para exportarlos a otras partes.

Ya que el Gobierno ha tenido una alta concepción económica al tratar de desarrollar la producción en nuestro país, es necesario propiciar también la exportación, para no ahogarnos con nuestra propia producción. Nadie desconoce, por lo demás, que si útil es producir lo necesario para abastecerse a sí mismo, más provechoso todavía es tener un exceso que poder exportar.

¿Cómo podríamos tener una gran exportación con el actual museo de marina mercante? Nosotros debemos tratar que nuestra marina mercante se renueve totalmente. Tenemos nuestros ferrocarriles flamantes, que son un orgullo nacional; tenemos una serie de actividades del Estado que pueden exhibirse en el mundo entero como bien organizadas; pero el camino del mar, que todas las naciones miran como un porvenir, lo tenemos en forma rutinaria y anticuada. Yo creo que debemos renovar este camino cambiando sus elementos, y es por eso que acepto todas las modificaciones que tiendan a la renovación de ellos; y, por cierto, no aceptaré un proyecto que tenga como única finalidad mantener en servicio buques ya anticuados.

El señor ZANARTU.— Me parece, señor Presidente, que desde hace año y medio o dos años, que ésta es la primera vez que no estoy de acuerdo con mi honorable amigo que deja la palabra. Pero estoy de acuerdo con Su Señoría en un punto, y es en que ojalá pudiéramos renovarlo todo, hasta nosotros mismos. ¡Cuánto nos convendría renovarnos en tantas cosas! Desgraciadamente, no es fácil esta renovación, menos aún renovar de un día a otro las naves, porque la marina mercante, dentro de su organización comercial, no ha contado con el flete suficiente para vivir con holgura y prosperar.

Un honorable colega, señor Presidente, me acaba de indicar una cifra que me hace reflexionar mucho. Me ha dicho que una Compañía de Vapores acaba de repartir un dividendo a sus accionistas de un 1 1/2 o/o, dividiendo que seguramente será más o menos análogo al repartido por otras Compañías congéneres. Pues bien, si exigimos dentro de un plazo perentorio la renovación total de sus naves, seguramente no podría repartir ningún dividendo, y entonces habríamos conseguido con esta ley todo lo contrario de lo que perseguimos, de lo que buscamos; haríamos a las compañías navieras un grave perjuicio, y en lugar de tener en el futuro un buen servicio, tendríamos uno malo, y nos veremos en la necesidad de ayudar a las compañías en otra forma. Por estas consideraciones, no acepto la

exigencia que se propone de la edad de los vapores.

Comprendo que eso puede hacerse cuando la producción nacional, como lo espero, se abra mercado en los países sudamericanos; y en esta parte le encuentro toda la razón a mi honorable colega el señor Azócar, pues poseemos un sinnúmero de productos que son buscados por los demás países de este Continente y que debido a la falta de exportación nos vemos en la necesidad de perderlos. Pero, mientras no se produzca esta situación, yo digo que no es posible ir poniendo una serie de contribuciones a estas compañías, a cambio de lo que se les va a dar.

Todavía, si la situación del mercado es ésta, si no hay artículos que tengan por ahora una colocación en el extranjero, y para colocar dichos artículos hacen esas compañías, digamos, una inversión como de diez, ¿sería justo exigirles a ellas, a su vez, una inversión, digamos, como de cien? No lo sería, naturalmente.

Si mañana tenemos una situación excepcional, como la que produjo la guerra europea — cosa que nadie deseará — o si viene un gran resurgimiento en los negocios de los países de la América, entonces habrá llegado el momento de ponerles condiciones a los armadores; pero hoy, cuando esas compañías llevan una vida lánguida, no debemos tener con ellas exigencias que significarían anular en absoluto los beneficios de la subvención. No me parecería justo ni conveniente.

Ahora, quiero referirme a la propuesta pública de que habla el honorable señor Urrejola en la modificación propuesta. Hay servicios que, como el acarreo de productos, son un monopolio por su naturaleza, y estos monopolios naturales la ley ha procurado destruirlos, para que se beneficie el público.

La indicación del honorable señor Urrejola crea de hecho el monopolio, en la parte que establece la propuesta pública.

¿Qué significa la propuesta pública? Que este servicio se haga por cuenta de una sola compañía.

El señor URREJOLA.—O de dos compañías, con un vapor quincenal cada una.

El señor ZANARTU.—Si una compañía propone en propuesta pública hacer el acarreo de los productos en tales o cuales condiciones, no sé cómo podría participar del negocio otra; a no ser que se pongan de acuerdo y se reparan amigablemente la subvención, fijando tarifas de común acuerdo, que, por cierto, no serían las más ventajosas para el comercio.

Francamente, yo no entiendo cómo puede decir Su Señoría que podrían actuar dos o tres

compañías en estas negociaciones; sólo me lo explico al suponer que ha sufrido una paralización al proponer esto.

El señor URREJOLA.—Según Su Señoría la propuesta importa, lisa y llanamente, implantar un monopolio.

El señor ZANARTU.—Indudablemente, señor Senador.

El señor URREJOLA.—No concibo esta interpretación, porque, precisamente, la idea de la propuesta pública lleva en sí la de destruir el monopolio.

El señor ZANARTU.—Voy a probar a Su Señoría que se encuentra en un error, y para ello basta detenerse solamente un minuto...

El señor URREJOLA.—Su Señoría no me ha entendido.

Yo sostengo que, si bien es verdad que con la propuesta pública se crea un monopolio, no es menos cierto que con este sistema se previenen otros monopolios que serían mucho más gravosos para el país.

Por lo demás, el proyecto primitivo del Gobierno se consulta un artículo en que se dice que se faculta al Presidente de la República para invertir dos millones de pesos en el pago de subvenciones a las compañías nacionales que hayan hecho el tráfico, en los dos últimos años, desde los puertos del Pacífico al Atlántico y que sigan haciéndolo; y como es una sola la compañía que lo ha hecho, resultará establecido el monopolio de la Compañía Braun y Blanchard.

El señor ZANARTU.—Pero, precisamente, se trata de modificar esa situación, y la indicación que ha formulado Su Señoría vuelve a esa idea primitiva.

El señor URREJOLA.—Toda subvención acarrea un monopolio.

El señor ZANARTU.—No, señor Senador; en cambio, en las condiciones que Su Señoría propone desde la dictación de esta ley, no habría forma de evitar el monopolio que se originaría.

No desconozco que el proyecto primitivo también se prestaría a un monopolio, porque con que una compañía que estuviera en condiciones más favorables dijera a las otras: Tomen ustedes cien o doscientos mil pesos, y yo me quedaré con el resto, siempre que me dejen tranquila", quedaría solucionada toda dificultad para ir al monopolio.

Como no quiero alargar la discusión de este proyecto, dejo la palabra.

El señor NUÑEZ MORGADO.—Voy a ser brevísimo, porque, realmente, veo que nos encontramos en una situación difícil de solucionar.

No sé cómo explicarme que se insista en mantener sin modificación el artículo 1.º que propuso la Comisión, después de haber oído un discurso tan elocuente y consciente como el que ha pronunciado el honorable señor Bórquez, en orden a considerar en esta ley la obligación de atender la movilización de la carga de la región del norte.

Al referirme al discurso de mi honorable colega no me guía un fin mezquino ni electoral...

El señor AZOCAR.—Parece que Su Señoría quiere aludir al artículo 4.º del proyecto.

El señor NUÑEZ MORGADO.— No, señor Senador, me refiero al artículo 1.º, en el cual está incluido el concepto del artículo 4.º

La región del norte del país, como muy bien lo saben mis honorables colegas, ha sido la más abandonada por los Poderes Públicos, no obstante de ser la que más requiere y necesita de la ayuda del Estado. De tal manera que, por este motivo, no solamente apoyo con entusiasmo la proposición de mi honorable colega, señor Bórquez, en cuanto que sea un puerto salitrero el punto de partida de las naves, sino que pediría que se estableciera, lisa y llanamente, en la ley que este puerto fuera el de Iquique. De modo, pues, que modifiqué la redacción de la indicación del honorable Senador en este sentido.

Así se compensaría en parte el gravamen

que se impondrá a los puertos de Iquique y Antofagasta para costear el pago de estas subvenciones.

El señor ZAÑARTU.— Formulo indicación para que se prorrogue la hora por algunos minutos más.

El señor URREJOLA.—No están presente algunos señores Senadores que desean terciar en el debate, señor Presidente.

El señor SILVA CORTES (Presidente). — Advierto a la Sala que algunos señores Senadores han enviado a la Mesa una petición en el sentido que se deje para la sesión del lunes la votación del art. 1.º, conjuntamente con las indicaciones que se han formulado.

Si no hay inconveniente se fijaría la sesión del lunes, a las 5 de la tarde, para que se efectúen las votaciones a que me he referido.

Queda así acordado.

El señor AZOCAR.—Con esto debe quedar cerrado hoy el debate.

El señor SILVA CORTES (Presidente). — Si no hay oposición por parte de la Sala, quedaría cerrado el debate desde luego.

Acordado.

Como ha llegado la hora, se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión.

Antonio Orrego Barros,
Jefe de la Redacción.