

Sesión 56ª, en miércoles 24 de agosto de 1955

(Especial: de 15.15 a 16 horas)

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CARMONA

Secretarios, los señores Yávar, don Fernando, y Cañas

INDICE GENERAL DE LA SESION

- I.—SUMARIO DEL DEBATE**
- II.—SUMARIO DE DOCUMENTOS**
- III.—ACTAS DE LAS SESIONES ANTERIORES**
- IV.—DOCUMENTOS DE LA CUENTA**
- V.—TEXTO DEL DEBATE**

I. — SUMARIO DEL DEBATE

	<u>Pág.</u>
1.—La Cámara entra a ocuparse del objeto de la sesión: la forma en que la Empresa Marítima del Estado presta sus servicios en las provincias de Llanquihue, Chiloé, Aysen y Magallanes	2704
2.—Se acuerda empalmar la presente sesión con la siguiente	2708
3.—Continúa la Cámara ocupándose de la forma en que la Empresa Marítima del Estado presta sus servicios en las provincias de Llanquihue, Chiloé, Aysen y Magallanes	2709

II. — SUMARIO DE DOCUMENTOS

1-2.—Oficios del señor Ministro de Educación Pública, con los que da respuesta a los que se le enviaron acerca de las siguientes materias: Ampliación del local que ocupa la Escuela N.º 18 del departamento de Ancud	2700
Construcción de un grupo escolar en la comuna de Puchuncavi	2700
3.—Oficio del señor Ministro de Economía, con el que excusa su inasistencia a la presente sesión	2701
4-5.—Informes de las Comisiones de Gobierno Interior y de Hacienda recaídos en el proyecto de ley que autoriza a la Municipalidad de Coihueco para contratar un empréstito	2701-02
6.—Informes de la Comisión Especial de Solicitudes, recaídos en diversos asuntos de interés particular	2703
7-13.—Mociones de los señores Diputados que se indican, con las que inician los proyectos de ley que se señalan: El señor Egaña, que concede aumento de pensión a doña Julia y a don Joaquín Granifo Ramírez	2703
El mismo señor Diputado, que otorga pensión a doña María Barra viuda de Maruri	2704
El mismo señor Diputado, que concede aumento de pensión a doña Julia Flores viuda de Peredo	2704
El mismo señor Diputado, que concede pensión a doña María Teresa Larraín viuda de Muñoz Hurtado	2704

Pág.

El señor Fuentealba, que otorga abono de tiempo a don Francisco Vargas Barria	2704
El señor Romani, que concede pensión a doña Ana Vásquez viuda de Cardemil	2704
El mismo señor Diputado, que otorga igual beneficio a doña María Cavada viuda de Vásquez	2704

III. — ACTAS DE LAS SESIONES ANTERIORES

No se adoptó acuerdo al respecto.

IV. — DOCUMENTOS DE LA CUENTA**1.—OFICIO DEL SEÑOR MINISTRO DE EDUCACION PUBLICA**

"N.º 1.572.— Santiago, 22 de agosto de 1955.
Tengo el agrado de acusar recibo de los oficios de sea Honorable Corporación N.ºs 3059 y 3045 de fecha 3 del presente mes; el primero, relativo a la petición del Honorable Diputado don Belarmino Elgueta, sobre ampliación del local que ocupa la Escuela N.º 18 del Departamento de Ancud, y el segundo, referente a la petición del Honorable Diputado don Julio Durán N. sobre las Escuelas Primarias que se proyecta construir en las ciudades de Temuco, Gorbea e Imperial, en la Provincia de Cautín, conforme a los recursos provenientes de la Ley N.º 11,766.

Sobre el particular, cábeme informar a US. que ambos oficios se han enviado a la sección locales de este Ministerio para el informe correspondiente, el cual le será transcrito oportunamente.

Saluda atentamente a US. (Fdo.): **Tobías Barros Ortíz**".

2. —OFICIO DEL SEÑOR MINISTRO DE EDUCACION

"N.º 1.575.— Santiago, 22 de agosto de 1955.
Tengo el agrado de acusar recibo del oficio N.º 3.004, de fecha 3 del presente, de esa Honorable Corporación, solicitado por los señores Diputados del Comité Parlamentario del Partido Agrario Laborista, referente a la construcción de un Grupo Escolar en la comuna de Puchuncavi, provincia de Valparaíso, en los terrenos donados al efecto por la Comunidad Munnich Kunstmann.

En relación con el mencionado oficio puedo informar a US., que será enviado a la Sección Locales de este Ministerio para el correspondiente informe, el que le será comunicado oportunamente.

Saluda atentamente a US. (Fdo.): **Tobías Barros Ortíz**".

3.—OFICIO DEL SEÑOR MINISTRO DE ECONOMIA

"No 576.— Santiago, 23 de agosto de 1955.
Tengo el agrado de acusar recibo de su atento oficio N.º 3.179, de 19 del mes en curso, en el que me invita por acuerdo de la Corporación a la sesión que se celebra hoy martes 23, a las 15 horas, a la que lamento no poder concurrir por cuanto a esa misma hora tengo que asistir a una reunión del Comité de Inversiones Extranjeras.

Dios guarde a US. (Fdo.): **Oscar Herrera Palacios**".

4.—INFORME DE LA COMISION DE GOBIERNO INTERIOR

"HONORABLE CAMARA:

La Comisión de Gobierno Interior pasa a informar el proyecto de ley, de origen en una moción de los señores Izquierdo y Sandoval, por el cual se autoriza a la Municipalidad de Coihueco para contratar directamente un préstamo hasta por la suma de tres millones quinientos mil pesos, con el objeto de ejecutar diversas obras de progreso comunal.

La iniciativa de ley referida traduce los propósitos de la Municipalidad mencionada, expresados en sesión de fecha 22 de mayo del año próximo pasado, tendientes a obtener los recursos extraordinarios que le permitan la construcción de un gimnasio-teatro y un estadio en aquella ciudad, para cuyo efecto el proyecto consultaba la destinación de tres millones para la primera obra y de quinientos mil pesos para la segunda.

Debido al tiempo transcurrido y a las condiciones económicas de la Municipalidad, relativamente holgadas, sin considerar los aportes que los vecinos están dispuestos a hacer siempre que las bases fundamentales de tales obras sean de cuenta de la Corporación edilicia, la Comisión procedió a elevar el monto de la autorización a ocho millones de pesos, de modo que pudieran ampliarse las inversiones ya enunciadas, las cuales serán de cuatro millones y un millón de pesos, respectivamente. Es evidente que con estas sumas será posible atender la parte que la Municipalidad desea entregar al servicio de la comuna, para que su terminación quede entregada a la munificencia de los más destacados habitantes de la región, que ya habrían dado a conocer sus intenciones de concurrir con su valioso aporte en tal emergencia. Resta un saldo de tres millones de pesos, que la Comisión ha destinado a la construcción de una población para el personal de la Municipalidad, con el objeto de contribuir a la solución del agudo problema habitacional que en aquella comuna, como en las demás del país, adquiere cada día caracteres más serios.

El préstamo primitivo se financiaba con cargo al establecimiento de una contribución adicional de medio por mil anual sobre el avalúo imponible de los bienes raíces y, además, con el producto de la contribución similar a que se refiere el artículo 27 de la Ley de Rentas Municipales, que la Municipalidad de Coihueco cobra en virtud del decreto N.º 5.008, de 29 de noviembre de 1944, dictado por el Presidente de la República. La Comisión consideró inconveniente sustraer del destino que el legislador y el Presidente de la República dieron al producto de esa contribución de alumbrado y, en cambio, creyó que para financiar esta nueva obligación debería acudir a la creación de una nueva contribución adicional sobre la propiedad territorial de la comuna, atendido el hecho de que la tasa vigente es relativamente baja en Coihueco, pues llega sólo al 12,61 por mil. Por tal motivo se modificó el artículo 4.º, estableciéndose un impuesto del tres por mil, que elevará dicha tasa al 15,61 por mil, cuyo proyecto permitirá atender el pago de intereses y amortizaciones del empréstito, holgadamente, ya que para tal objeto la Municipalidad requiere entradas extraordinarias del orden de \$ 2.160.000 al año, sobre la base de que la contratación se ajuste a las normas habituales del mercado, esto es, a un 10% de interés y una amortización que extinga la deuda en el plazo máximo de cinco años. En efecto, el avalúo imponible de Coihueco es de \$ 802.600.000, aproximadamente, de modo que el impuesto rendirá una cantidad ligeramente superior a la exigida para tal fin.

De acuerdo a las nuevas modalidades que ha venido implantando esta Comisión, se ha previsto la posibilidad de que las obras se realicen directamente en el evento de que no se pudieren colocar los préstamos, caso en el cual antes del lapso indicado dejará de aplicarse la tributación referida.

Con estos antecedentes, la Comisión de Hacienda podrá pronunciarse en mejores condiciones acerca del financiamiento en el informe reglamentario que debe emitir al respecto, restando sólo expresar que todo el articulado se ha sometido a las reglas usuales de estas iniciativas.

En mérito de las consideraciones expuestas, la Comisión de Gobierno Interior, por la unanimidad de sus miembros, acordó recomendar la aprobación del proyecto en informe, redactado en los términos siguientes:

PROYECTO DE LEY.

"Artículo 1.º.— Autorízase a la Municipalidad de Coihueco para contratar directamente con el Banco del Estado u otra institución de crédito uno o más préstamos hasta por la suma de ocho millones de pesos (\$ 8.000.000), a un interés no superior al 10% y con una

amortización que extinga la deuda en el plazo máximo de cinco años.

Artículo 2.o.— Facúltase al Banco del Estado y demás instituciones de crédito para tomar el o los préstamos a que se refiere el artículo anterior, para cuyo efecto no registrarán las disposiciones restrictivas de sus respectivas leyes y reglamentos orgánicos.

Artículo 3.o.— El producto del o los préstamos será invertido por la Municipalidad de Coihueco en los siguientes fines:

a) Construcción de un teatro-gimnasio	\$ 4.000.000.—
b) Terminación del Estadio Municipal	1.000.000.—
c) Construcción de una población para el personal de la Municipalidad... ..	3.000.000.—
	<u>\$ 8.000.000.—</u>

Artículo 4.o.— Establécese con el exclusivo objeto de atender el servicio del o los empréstitos a que se refiere esta ley, una contribución adicional sobre el avalúo imponible de los bienes raíces de la comuna de Coihueco del tres por mil anual, contribución que se empezará a cobrar desde la fecha de vigencia de esta ley y que regirá hasta el pago total del o los empréstitos o hasta la terminación de las obras, según el caso.

Artículo 5.o.— El rendimiento del impuesto a que se refiere el artículo anterior se invertirá en el servicio del o los empréstitos autorizados, pero la Municipalidad de Coihueco podrá girar con cargo a ese rendimiento para su inversión directa en las obras a que se refiere el artículo 3.o en el caso de no contratarse los préstamos. Podrá, asimismo, destinar a dichas obras el excedente que pudiera producirse entre esos recursos y el servicio de la deuda en el caso de que ésta se contrajere por monto inferior al autorizado.

Artículo 6.o.— En caso de que los recursos consultados en el artículo anterior fueren insuficientes para el servicio de la deuda o no se tuvieren en la oportunidad debida, la Municipalidad completará la suma necesaria con cualquiera clase de fondos de sus rentas ordinarias.

Artículo 7.o.— El pago de intereses y amortizaciones ordinarias y extraordinarias de la deuda se hará por intermedio de la Caja Autónoma de Amortización de la Deuda Pública, para cuyo efecto la Tesorería Comunal de Coihueco, por intermedio de la Tesorería General de la República, pondrá oportunamente a disposición de dicha Caja los fondos necesarios para cubrir estos pagos, sin necesidad de decreto del Alcalde, si éste no hubiere sido dictado en la oportunidad debida.

La Caja de Amortización atenderá el pago de estos servicios de acuerdo con las normas por ella establecidas para el pago de la deuda interna.

Artículo 8.o.— La Municipalidad de Coihueco depositará en la Cuenta de Depósito Fiscal "F-26 Servicio de Empréstitos y Bonos", los recursos que destina esta ley al servicio del o los empréstitos y la cantidad a que ascienda dicho servicio por intereses y amortizaciones ordinarias y extraordinarias. Asimismo, la Municipalidad de Coihueco deberá consultar en su presupuesto anual, en la partida de Ingresos extraordinarios, los recursos que produzca la contratación del o los empréstitos y en la partida de egresos extraordinarios, las inversiones hechas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3.o de la presente ley.

Artículo 9.o.— La Municipalidad deberá publicar en la primera quincena del mes de enero de cada año en un diario o periódico de la localidad o de la cabecera del departamento, un estado del servicio del préstamo y de las inversiones hechas de acuerdo con el plan contemplado en el artículo 3.o".

Sala de la Comisión, a 17 de agosto de 1955.

Acordado en sesión de igual fecha, con asistencia de los señores Serrano (Presidente), Aqueveque, Arellano, Martín, Palestro, Poblete, Puente Gómez, Rivera Bustos, Rodríguez Lazo, Romani y Sepúlveda Rondanelli.

Cabe hacer presente, para los efectos de lo dispuesto en el artículo 126 del Reglamento, que el proyecto fue aprobado en general por la unanimidad de los señores Diputados, con quórum inferior a nueve.

Se designó Diputado Informante al Honorable señor Poblete.

(Fdo.): Eduardo Cañas Ibáñez, Secretario de Comisiones".

5.—INFORME DE LA COMISION DE HACIENDA

"HONORABLE CAMARA:

La Comisión de Hacienda ha prestado su aprobación al proyecto de ley, informado por la Comisión de Gobierno Interior, que autoriza a la Municipalidad de Coihueco para contratar un empréstito hasta por la suma de \$ 8.000.000, con el objeto de ejecutar diversas obras de progreso comunal.

La iniciativa en informe se encuentra debidamente financiada con la disposición contenida en el artículo 4.o del proyecto que consulta la creación de un impuesto adicional del tres por mil sobre el avalúo de los bienes raíces de la comuna de Coihueco, tributo que, según las informaciones de que dispuso la Comisión, debe rendir una suma superior a los dos millones cuatrocientos mil pesos, dado que el actual avalúo imponible de la comuna

gravada es de \$ 802.600.000. Como el servicio de la deuda, consideradas las condiciones en que el se autoriza, exige ingresos municipales anuales extraordinarios del orden de los dos millones ciento sesenta mil pesos, puede estimarse que el proyecto está financiado suficientemente.

Por ello es que la Comisión de Hacienda no ha tenido objeción alguna que hacer a la iniciativa en examen y recomienda, por tanto, a la Honorable Cámara la apruebe en la forma propuesta por la Comisión de Gobierno Interior.

Sala de la Comisión, 23 de agosto de 1955.
Acordado en sesión de fecha de hoy, con asistencia de los señores Errázuriz, don Jorge (Presidente Accidental); Corbalán, Correa, don Salvador; Gumucio, Martones, Miranda, don Hugo; Musalem, Serrano, Silva y Von Mühlenbrock.

Diputado Informante se designó al señor Miranda, don Hugo.

(Fdo): **Arnoldo Kaempfe Bordalí**, Secretario de la Comisión".

6.—INFORME DE LA COMISION ESPECIAL DE SOLICITUDES

Cuarenta y cinco informes de la Comisión Especial de Solicitudes Particulares, recaídos en los siguientes proyectos de ley:

En trece mociones de los señores Diputados que se indican:

De los señores Puentes Gómez y Oyarzún, reconocimiento de servicios a don Manuel María Fuenzalida Miño;

Del señor Bustamente, pensión a doña Elba Fuentes Suárez;

Del señor Meléndez, reconocimiento de servicios a don Pedro Mora Carrasco;

Del mismo señor Diputado, aumento de pensión a las señoras Ana Vásquez de Harboe y Mercedes Santander de Eyzaguirre;

Del señor Izquierdo, aumento de pensión a doña Berta Dueñas de Sepúlveda;

De los señores Santandreu y Martínez Camps, pensión a doña María Rivas viuda de Herrera;

Del señor Aqueveque, pensión a doña María Gómez viuda de Zurita;

Del señor Ibáñez, aumento de pensión a doña Modesta Gómez de Mujica y su hija Nelly Mujica Gómez;

De los señores Martínez, don Gustavo, y Palestro, pensión a doña Olga Gutiérrez Blanco;

Del señor Bolados, prórroga y aumento de pensión a doña Carmen Avila Carvallo;

Del señor Del Río Gundían, diversos beneficios a don Juan José Saavedra Navarrete;

Del señor Arellano, pensión a las señoritas Lastenia, Amanda y Josefina Ramírez Mardones;

Del señor Martín, que aumenta la pensión de que disfrutaban las señoritas Matilde, Manuela y Lucrecia Rivera Gazmuri.

En catorce proyectos de ley del Honorable Senado:

Doña Auristela Dávila viuda de Cristi, pensión;

Don Emilio Delgado R., pensión;

Don Alfredo González del Solar, reconocimiento de servicios;

Doña Carmen Rosa Mardones Mujica, pensión;

Doña Ana Ramos viuda de Recabarren, pensión;

Señoritas Graciela María y Ana Berta Poblete Méndez, pensión;

Doña Ana Ramsanz viuda de Muñoz, aumento de pensión;

Don Wenceslao Uribe Lehmann, pensión;

Don Antonio Yáñez Bello, abono de tiempo;

Don Raúl Vergara Balbontin, pensión;

Doña Beatriz Catalán viuda de Morales, aumento de pensión;

Don Manlio Anziani Pedreros, pensión;

Don Recaredo Amengual Barrios, pensión;

Doña Elena Barriga viuda de Lezaeta, aumento de pensión.

En dieciocho presentaciones: :

Don Moisés del Campo Candia, reconocimiento de servicios;

Don Saturnino González Asenjo, pensión;

Don Sigisfredo Mathieson Rosted, reconocimiento de tiempo;

Doña Ana Luisa Munita viuda de Larenas, aumento de pensión;

Don Manuel A. del Río Soto-Aguilar, reajuste de pensión;

Don Miguel Pardo Zamora, pensión;

Don Augusto Soto Silva, reconocimiento de servicios;

Doña Raquel Santander Leiva, aumento de pensión;

Don Daniel Sánchez Díaz, abono de tiempo;

Doña Aída Schott viuda de Larenas, aumento de pensión;

Doña Erlinda Seguel Green, pensión;

Doña Rosa E. Hidalgo de Latapiat, pensión;

Don José Santos Espinoza Contreras, pensión;

Doña Elsa Constenla viuda de Constenla, derecho a desahucio;

Don Enrique Bustos Tapia, diversos beneficios;

Doña Olga Almarza Pensa de Espinoza, reconocimiento de servicios;

Doña Lyla Canales Vega, abono de tiempo, y

Doña María Rebolledo Galdamez, pensión;

7.—MOCION DEL SEÑOR EGAÑA

PROYECTO DE LEY

"Artículo único.— Aumentase, por gracia, a diez mil pesos (\$ 10.000) mensuales, la pensión de que disfrutaban doña Julia y don Joaquín Granifo Ramírez.

El mayor gasto que signifique la presente ley se imputará al ítem de pensiones del Presupuesto del Ministerio de Hacienda.

(Fdo.): Jaime Egaña B."

8.—MOCION DEL SEÑOR EGAÑA

PROYECTO DE LEY

"Artículo único.— Concédese, por gracia, a doña María Barra viuda de Maruri, una pensión de diez mil pesos (\$ 10.000) mensuales, en atención a los servicios prestados por su esposo, don Luis A. Maruri Corvalán, en el Ministerio de Obras Públicas.

El gasto que demande la presente ley se imputará al ítem de pensiones del Presupuesto del Ministerio de Hacienda.

(Fdo.): Jaime Egaña B."

9.—MOCION DEL SEÑOR EGAÑA

PROYECTO DE LEY

"Artículo único.— Auméntase, por gracia, a diez mil pesos (\$ 10.000) mensuales, la pensión de que actualmente disfrutaban doña Julia Flores viuda de Peredo y su hija Mercedes Peredo Flores, con derecho a acrecer entre ellas, y en virtud de la ley N.º 7.995, de 9 de noviembre de 1944.

El mayor gasto que represente la presente ley se imputará al ítem de pensiones del Presupuesto del Ministerio de Hacienda.

(Fdo.): Jaime Egaña B."

10.—MOCION DEL SEÑOR EGAÑA

PROYECTO DE LEY

"Artículo único.— Concédese, por gracia, a doña María Teresa Larraín viuda de Muñoz Hurtado, una pensión de doce mil pesos (\$ 12.000) mensuales, sin perjuicio de la que actualmente disfruta.

El gasto que demande el cumplimiento de la presente ley se imputará al ítem de pensiones del Presupuesto del Ministerio de Hacienda.

(Fdo.): Jaime Egaña B."

11.—MOCION DEL SEÑOR FUENTEALBA

PROYECTO DE LEY

"Artículo único.— Abónanse, por gracia, y para todos los efectos legales en la Hoja de Servicios de don Francisco Vargas Barría, diez años diez meses y nueve días que sirvió como Consejero de la Caja de Previsión de la Defensa Nacional.

El mayor gasto que significa la aplicación de la presente ley, se imputará al ítem respectivo de pensiones del Presupuesto del Ministerio de Hacienda.

(Fdo.): Juan Fuentealba O."

12.—MOCION DEL SEÑOR ROMANI

PROYECTO DE LEY

"Artículo único.— Concédese, por gracia, a doña Ana Vásquez viuda del ex Defensor Público, don Ignacio Cardemil Reyes, una pensión de veinte mil pesos (\$ 20.000) mensuales.

El gasto que demande el cumplimiento de la presente ley se imputará al ítem de pensiones del Presupuesto del Ministerio de Hacienda.

(Fdo.): Hernán Romani V."

13.—MOCION DEL SEÑOR ROMANI

PROYECTO DE LEY

"Artículo único.— Concédese, por gracia, a doña María Cavada viuda de Vásquez, una pensión de quince mil pesos (\$ 15.000) mensuales.

El gasto que demande el cumplimiento de la presente ley se imputará al ítem de pensiones del Presupuesto del Ministerio de Hacienda".

(Fdo.): Hernán Romani V."

V. — TEXTO DEL DEBATE

—Se abrió la sesión a las 15 horas y 15 minutos.

El señor CARMONA (Vicepresidente).— En nombre de Dios, se abre la sesión.

Se va a dar la Cuenta.

—El señor Prosecretario Accidental da cuenta de los asuntos recibidos en la Secretaría.

El señor CARMONA (Vicepresidente).— Terminada la Cuenta.

1—ADMINISTRACION DE LA EMPRESA MARITIMA DEL ESTADO

El señor CARMONA (Vicepresidente).— En conformidad con el objeto de la presente sesión, corresponde ocuparse de la forma en que la Empresa Marítima del Estado presta sus servicios en las provincias de Llanquihue, Chiloé, Aysen y Magallanes.

El señor CORREA LETELIER.— Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor CORREA LETELIER.— Señor Presidente, los Honorables Diputados señores Lobo, Von Mühlenbrock y el que habla hemos estados interesados en que esta sesión, acordada por la Honorable Cámara hace cerca de dos meses, pudiera realizarse. En efecto, obran en mi poder diversos cargos en cuanto a la forma en que es administrada la Em-

presa Marítima del Estado, lo que nos mueve a formular estas observaciones a fin de ponerlos en conocimiento de S. E. el Presidente de la República y pedir, al mismo tiempo, la ampliación de una investigación practicada por la Contraloría General hace algún tiempo.

Saben los señores Diputados que el antiguo Servicio Marítimo de los Ferrocarriles del Estado nació el año 1939, fecha en que tomó a su cargo el servicio de las líneas de navegación de Valparaíso a Punta Arenas. Posteriormente, extendió este servicio hasta Arica y substituyó a varias empresas particulares que servían a las provincias de Chiloé y Aysen. Durante quince años este servicio, dependiente de los Ferrocarriles del Estado, llevó una vida difícil, debido, especialmente, a la escasez de capitales y de barcos adecuados. Con posterioridad, el año 1953, en virtud de la ley N.º 11.151, que otorgó facultades económicas y administrativas extraordinarias al Ejecutivo, se dictó el decreto con fuerza de Ley N.º 388, que dio vida a la Empresa Marítima del Estado, con lo cual no se hizo otra cosa que segregarse, darle independencia de la Empresa de los Ferrocarriles, al antiguo Servicio Marítimo.

Se nombró como Director de la nueva organización a don René Berisso. Pues bien, junto con su designación, comenzaron a producirse una serie de hechos anómalos que determinaron una investigación de la Contraloría.

El Honorable señor Lobo, en una sesión efectuada el año pasado, aludió a este informe de la Contraloría, que contiene cargos graves en contra del señor Berisso.

Las conclusiones de esa investigación, establecen los siguientes cargos contra el Director de la Empresa:

"Haber nombrado en la Empresa Marítima del Estado a 30 funcionarios aproximadamente, sin que previamente se hubiera tramitado un decreto de ampliación de la planta del personal".

Según mis informaciones, señor Presidente, las designaciones de nuevos funcionarios, hechas en virtud de la Ley de Facultades Especiales que se fundó, precisamente, en la necesidad de introducir economías en la Administración Pública, representaron un aumento de 52 empleados en esta empresa. Cabe hacer presente que, al mismo tiempo, fueron exonerados ocho empleados antiguos, sin que hubiera cargos graves en su contra; simplemente, porque no contaban con las simpatías del nuevo director.

El Honorable señor Lobo, en aquella ocasión, hizo un paralelo entre el número de empleados en tierra de la Compañía Sud Americana de Vapores y el de la Empresa Marítima del Estado. Pues bien, en circunstancias que hay un abismo de diferencia entre el tonelaje de una y otra empresa, el paralelo demuestra que, en la actualidad, ambas

tienen el mismo número de empleados, debido al aumento extraordinario de personal, promovido por el señor Berisso.

Las conclusiones de este informe de la Contraloría General de la República arrojan, además, los cargos siguientes contra este funcionario:

"Haber modificado los beneficios del personal de la ex Ferronave, a partir de la fecha en que pasó a servir en la nueva Empresa, aumentando en forma importante las remuneraciones de la mayor parte de ese personal y disminuyendo los de una minoría".

"Haber fijado sede en Santiago al cargo de Inspector General, cuyas labores deben desarrollarse en los puertos y principalmente en Valparaíso."

"Haber decretado una licencia de un mes al señor Gonzalo Andrade Geywitz, que servía el cargo de Subdirector y Jefe Zonal de Valparaíso, sin que mediara solicitud correspondiente de dicho funcionario."

"No haber dispuesto el traslado del funcionario señor Carlos Grace Alvarado, de la oficina zonal de Punta Arenas a otra de las oficinas de la Empresa, en atención o la incompatibilidad que se produjo por la designación ordenada por Ud. el 5 de noviembre de 1953 del señor Santiago Grace Aguilera, padre del señor Carlos Grace Alvarado, como Jefe interino de dicha oficina zonal."

"Haber ordenado pagar al señor Arturo Bravo Bravo, sueldo y viáticos a contar desde el 5 de septiembre de 1953, siendo que dicho señor emprendió viaje con el objeto de hacerse cargo de su empleo de Jefe Zonal de la Oficina de Puerto Montt sólo el día 25 de dicho mes".

"Haber contratado, como Oficiales de relevo de la Empresa, a los ex Oficiales de Ferronave, señores Luis San Martín Ahumada y Domingo Ruiz Muñoz, con conocimiento y no obstante sus desfavorables antecedentes funcionarios."

"No haber remitido a la Contraloría General de la República, para su toma de razón, los decretos dictados por esa Dirección General, salvo algunas excepciones."

"Haber informado en su oficio N.º 407, de 2 de noviembre de 1953, dirigido al señor Contralor General de la República, con motivo de una reclamación interpuesta ante la Contraloría por el funcionario de la Empresa, señor Ramón Contreras Vilches, que "con fecha 29 de octubre la Jefatura Zonal de Valparaíso nos informa, según expresión verbal del ex Jefe del Personal señor Jorge Orellana, que el encasillamiento del señor Contreras fue debido a la superior resolución del señor Subdirector, siendo que en el oficio citado por Ud. se expresa que ello "fue debido a la superior resolución del señor Director y Subdirector."

"Afecta, además, al señor Berisso, responsabilidad civil ante la Empresa Marítima del

Estado por la suma de los valores pagados por la Institución por concepto de servicios prestados por nuevos empleados, designados por el señor Director General, sin que se hubiera aprobado previamente, por decreto supremo tramitado en esta Contraloría General, la planta del personal de la Empresa."

"Las actuaciones señaladas del señor Director General, estimadas en conjunto, denotan desconocimiento de las prácticas administrativas y de las normas que rigen la organización y funcionamiento del Servicio, como, asimismo, carencia de los requisitos de ponderación e idoneidad para el ejercicio correcto de un cargo de tan alta responsabilidad, como lo es el de Director de la Empresa Marítima del Estado."

"La gestión directiva del señor René Beriso, analizada a través de esta investigación, si no justifica las faltas a la disciplina cometidas por funcionarios de la Empresa, establecidas en el sumario, por lo menos las explica y atenúa, ya que motivó un malestar e inquietud de ese personal, que se tradujo en dichas contravenciones al buen orden de la Institución."

"Las consideraciones expresadas, si bien podrían fundamentar el alejamiento del señor René Beriso del cargo que desempeña de Director General de la Empresa Marítima del Estado, es necesario señalar que las actuaciones examinadas del señor Berisso, no comportan en modo alguno faltas que puedan afectar a su honorabilidad, sino, principalmente, un desconocimiento de las normas generales de carácter administrativo y en especial de las que rigen el Servicio a su cargo."

"Estima, en consecuencia, el Inspector infrascrito que estas circunstancias podrían justificar la aplicación a dicho funcionario de la medida disciplinaria de suspensión de su empleo por un mes, sin goce de sueldo, de acuerdo con lo previsto en la letra d) del artículo 61 del F. F. L. N.º 23-5683, de 14 de octubre de 1942."

El Gobierno desestimó esta recomendación de la Contraloría y el funcionario mencionado, al cual no se le aplicó ninguna sanción disciplinaria, continúa administrando la Empresa.

Sería interesante que en la respuesta que espero que envíe el Gobierno a las observaciones que estoy formulando, para cuyo efecto pediré oportunamente que se dirija el oficio correspondiente, explique por qué no se aplicó a este funcionario la sanción propuesta por la Contraloría.

Pero hay más: han llegado a nuestro conocimiento diversos otros hechos que requieren una investigación.

Desde luego, se observa un descenso en los fletes desde Santiago. Según nuestras informaciones, esto se debería a medidas desacertadas, tales como el cierre de la bodega de la estación Mapocho, lo que habría signifi-

cado que los clientes habituales de esta empresa contrataran sus fletes en otras.

Es necesario también que se nos explique por qué el vapor "Villarrica" fue enviado en viaje directo a Magallanes; que se nos indique qué razones lo determinaron; si se contrató previamente la carga, si se estudiaron los requisitos técnicos necesarios que debía reunir la nave, que es antigua, de 42 años de edad; si se tuvo presente que con ese viaje extraordinario efectuado hace algunos meses se privada de servicio a los puertos intermedios, y el resultado financiero de este viaje que, según mis informaciones, irrogó una grave pérdida.

También sería interesante que el Gobierno informara por qué el vapor "Puyehue", que tiene un gasto de 150 mil pesos diarios, calculado a la fecha en que ocurrió el hecho, llegó a Puerto Natales el 12 de febrero de 1955 y salió el 17 del mismo mes. ¿Qué razones justificaron esa estada?

Debo hacer presente a la Honorable Cámara, además, que el actual Director cambió el sistema de contabilidad de la empresa. Antes estaba centralizada en Santiago; ahora, ha creado servicios de contabilidad independientes para las oficinas de Puerto Montt, Punta Arenas, Valparaíso y Santiago.

Esto crea graves dificultades cuando se pretende saber, en un determinado momento, cuál es la situación financiera de la empresa, ha sido necesario pagar al personal de contabilidad horas extraordinarias como ocurrió cuando, hace algún tiempo, la Honorable Cámara pidió informaciones sobre el particular.

Por otra parte, fue necesario nombrar a ciertos funcionarios en comisión de servicio como consecuencia del defectuoso sistema de contabilidad, lo que produjo desorganización en la marcha de las oficinas y el consiguiente aumento de los gastos administrativos.

Además, según se me ha informado, el Director de la empresa ha tomado resoluciones que, si bien no constituyen una infracción legal, están reñidas con la más elemental delicadeza funcionaria, como es nombrar parientes suyos en algunos cargos de importancia. Por ejemplo, nombró Jefe de Aprovisionamiento en Valparaíso al señor Juan Scheib Munzemeyer, pariente suyo por afinidad en segundo grado. Sobre el particular sería interesante que el señor Director nos explicara por qué este funcionario figuró en el escalafón del personal dos meses antes que se hiciera cargo de su puesto. Este señor, poco después de haber asumido sus funciones, pidió permiso para ausentarse del servicio por seis meses. En estas circunstancias fue reemplazado por un empleado llevado desde Santiago, al cual se le pagaron subidas sumas por concepto de viáticos.

Pero el señor Berisso no sólo designó al señor Juan Scheib, su cuñado, sino también a

otros parientes suyos o personas que tienen algunos vinculos familiares, tales como los señores Arturo Oyarzún Guzmán y Arturo Tobar Gajardo.

Debo recordar a la Honorable Cámara que el Estatuto Administrativo, que, desgraciadamente, no es aplicable a esta Empresa, contiene normas precisas respecto del parentesco entre funcionarios. En efecto, dice:

“En un mismo servicio no podrán figurar dos o más empleados ligados por matrimonio, por parentesco de consanguinidad hasta el 4.º grado inclusive, de afinidad hasta el 2.º grado, o de adopción, cuando entre ellos haya relaciones directas de superior a inferior.”

Habría sido interesante que esta disposición se hubiera cumplido, por analogía siquiera, dentro de esta empresa.

Hay otros cargos que no he podido comprobar personalmente. El verano recién pasado, por ejemplo, el Director de la empresa arrendó el vapor “Apolo”, de la Sociedad Martínez Pereira, en la suma de quince mil pesos diarios, haciéndose cargo de todos los gastos de explotación. Se trata de un vapor viejísimo, de cuarenta y cuatro años de edad y de un andar extraordinariamente lento, según es público y notorio de cuantos conocen la zona de Puerto Montt. En tan deplorables condiciones se encontraba este vapor, que meses después, de común acuerdo entre la Empresa y la Sociedad, se dejó sin efecto el contrato; más aún, según antecedentes que tengo, la Sociedad Martínez Pereira habría vendido el valor a la Compañía de Acero del Pacífico, que habría de utilizarlo como fierro viejo, previo desguace.

Es decir, se firmó un contrato disparatado, ya que, como he dicho, se trata de un vapor viejísimo y de un andar extraordinariamente lento. Además, según mis informaciones, se estipuló una renta de arrendamiento absolutamente desproporcionado con la calidad de dicho buque.

Sería también interesante, conocer los antecedentes del arrendamiento del vapor “Junín”, en treinta mil pesos diarios, renta que posteriormente fue elevada. Según informaciones que obran en mi poder, si se considera la calidad de dicha nave, este contrato ha sido perjudicial para los intereses de la Empresa Marítima del Estado.

Asimismo, es indispensable conocer los antecedentes relacionados con la compra del vapor “Austral”, que se habría permutado por fletes hechos a la sociedad vendedora. Es decir, la Empresa Marítima del Estado adquirió el dominio de la nave y se obligó a realizar, por cuenta de los vendedores y en pago del precio, determinados viajes, transportando animales y mercaderías. Por este motivo, deseo que el señor Ministro de Economía se sirva enviar a esta Corporación los antecedentes de este contrato, el monto de los fletes y

la época en que fueron contratados, para poder pronunciar sobre su costo. Igualmente es necesario que nos explique la conveniencia que existía en adquirir un vapor de cuarenta y tres años de edad.

Señor Presidente, hay otros aspectos interesantes en las actividades de esta Empresa, que presta un servicio público, que también es necesario analizar. Es preciso reconocer y aceptar que sus buques deben recalar en numerosos puertos, aunque comercialmente no sea conveniente, por razones de fomento de las actividades económicas de ciertas provincias. Es inevitable, por tanto, que dicho servicio tenga que dejar alguna pérdida. Es así como el antiguo Departamento Marítimo del Estado dejó normalmente pérdidas que pueden ser calificadas de prudentes, aunque ya había excesivos gastos administrativos. El hecho extraordinario es que, junto con crearse la Empresa Marítimo del Estado y tomar su administración el señor Berisso se han producido las siguientes pérdidas: en cuatro meses del año 1953, ochenta y cinco millones de pesos; durante el año 1954, ciento ochenta y cinco millones de pesos y en el primer semestre de 1955, noventa millones de pesos. Estas pérdidas son considerablemente más altas que las que se producían cuando esta Empresa se hallaba en manos de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

He visto que en el proyecto de ley de Suplementos del Presupuesto Nacional, enviado por el Gobierno a esta Cámara, se piden más de cuatrocientos millones de pesos para esta Empresa. Creo indispensable que, antes de aprobar la concesión de estos recursos, el señor Ministro de Economía realice una severa investigación acerca de la administración del señor Berisso y dispondrá las medidas necesarias para remediar los muchos desaciertos y males que ahí se producen. Sólo después de efectuarse esta investigación se puede continuar dando a esta Empresa los fondos que la nación obtiene de los contribuyentes mediante impuestos que cada día se hace más difícil pagar.

No es posible seguir vaciando las arcas fiscales en una Empresa, cuya administración es notoriamente inconveniente.

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

El señor CORREA LETELIER.— Con todo gusto. Honorable colega.

El señor CARMONA (Vicepresidente).— Con la venia del Honorable señor Correa Letelier, tiene la palabra el Honorable señor Valdés Larraín.

El señor VALDES LARRAIN.— He escuchado con sumo interés los antecedentes que mi Honorable colega ha proporcionado acerca de las pérdidas de esa Empresa, pero sucede que ellas constituyen un pálido reflejo frente a los datos que poseo, según los cuales la Empresa Marítima del Estado ha perdido, durante el último ejercicio financiero, la suma

de cuatrocientos cincuenta millones de pesos, y el año anterior, más del total de su capital.

Señor Presidente, deseo que recabe el asentimiento de la Honorable Cámara para solicitar que, por intermedio del Ministerio que corresponda, la Empresa Marítima del Estado envíe los balances de los últimos cinco años.

Gracias, Honorable Diputado.

El señor CORREA LETELIER.— Es conveniente poner en conocimiento del señor Ministro la totalidad del debate sobre este asunto, señor Presidente; así podría responder a todas las observaciones que aquí se formulen.

El señor CARMONA (Vicepresidente).— Oportunamente, recabaré el asentimiento de la Honorable Cámara, Honorable Diputado, con tal objeto.

El señor CORREA LETELIER.— Debo criticar, además, en lo que se refiere a la provincia que represento, los viajes de turismo organizados por la Dirección de la Empresa, en circunstancias que no existe la cantidad necesaria de barcos para atender el movimiento normal de pasajeros y de carga —especialmente de pasajeros— en la época de verano.

He podido ver cómo los obreros que vienen de Argentina o Aysen hacia Chiloé, deben quedarse una semana o dos, consumiendo sus escasos ahorros, mientras esperan vapores que los transporten. Entretanto, el señor Berisso ha retirado de rutas normales a uno de los mejores vapores de pasajeros de esa línea, el "Trinidad", para destinarlo al turismo, ya que lo ha empleado en transportar a cuarenta y tres ciudadanos que deseaban conocer las bellezas de la zona. Esta actitud demuestra falta de criterio, ya que si bien el desarrollo del turismo es interesante, el no es imprescindible. Así, en este caso, se ha perjudicado la movilización de los pasajeros habituales de esa línea. Yo, oportunamente, hice estas observaciones, pero fueron desestimadas, con lo que se produjo un daño enorme a un numeroso sector de nuestros ciudadanos que, indudablemente, merece, en este aspecto, una mejor atención por parte del Estado.

Por otra parte, señor Presidente, son frecuentes las alteraciones e irregularidades en los itinerarios, especialmente en los vapores que sirven a la ciudad de Ancud, con la consiguiente molestia de los pasajeros.

Con el propósito de que mis Honorables colegas, señores Lobo Barrientos y Von Mühlenbrock puedan formular observaciones sobre esta materia, dejaré para una próxima intervención otros aspectos que se relacionan con la renovación de la flota.

Insisto, Honorable Cámara, en que no pueden concederse nuevos recursos a esta Empresa y considerarse ningún programa de compra de naves, mientras no se tenga la certeza de que su administración está en buenas manos.

Voy a conceder una interrupción al Honorable señor Espina, señor Presidente.

El señor CARMONA (Vicepresidente).— Con la venia del Honorable señor Correa Letelier, tiene la palabra el Honorable señor Espina.

El señor ESPINA.— Como solución al problema que afecta a la Empresa Marítima del Estado, que está totalmente desfinanciada, insinúo que el Supremo Gobierno estudie si conviene más otorgar una fuerte subvención a una de las empresas privadas de cabotaje, imponiéndole la obligación de atender a todos los puertos y caletas que actualmente aquélla sirve o modernizar la Empresa Marítima del Estado.

Por grandes que sean los sacrificios que haga el Estado para subvencionar a una empresa privada, siempre ellos serán menores de los que deberá hacer para levantar a una Empresa que, según la exposición que ha hecho el Honorable colega señor Correa Letelier, se encuentra prácticamente en bancarrota.

Nada más, señor Presidente.

El señor CARMONA (Vicepresidente).— Puede continuar el Honorable señor Correa Letelier.

El señor CORREA LETELIER.— He terminado, señor Presidente.

El señor CARMONA (Vicepresidente).— Al término de la sesión, solicitará el asentimiento de la Sala para enviar el oficio pedido, con la transcripción de las observaciones de los señores Diputados.

El señor VON MÜHLENBROCK.— Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor VON MÜHLENBROCK.— Señor Presidente...

El señor LOBO BARRIENTOS.— ¿Me permite una brevísima interrupción?

El señor VON MÜHLENBOCK.— Siempre que sea breve, no tengo inconveniente.

El señor CARMONA (Vicepresidente).— Con la venia del señor Von Mühlenbrock, tiene la palabra el señor Lobo Barrientos.

2.—EMPALME DE LA PRESENTE SESION CON LA QUE DEBE CELEBRARSE A CONTINUACION

El señor LOBO BARRIENTOS.— Como representante de una provincia que tiene mucho que ver con el problema marítimo, agradecería al señor Presidente se sirviera solicitar el asentimiento de la Honorable Cámara, a fin de empalmar esta sesión especial con la próxima. Así, durante el cuarto de hora que media entre las dos, algunos Diputados podremos dar algunos antecedentes que tienen relación con esta materia.

El señor BARRA.— Siempre que se trate este problema sólo hasta las cuatro y cuarto, no hay inconveniente.

El señor CARMONA (Vicepresidente).— Solicito el asentimiento de la Sala para empezar la próxima sesión ordinaria a las 16 horas, destinando los primeros quince minutos a seguir tratando esta materia, a fin de que los señores Diputados puedan hacer las observaciones que deseen.

Acordado.

3.—ADMINISTRACION DE LA EMPRESA MARITIMA DEL ESTADO

El señor CARMONA (Vicepresidente).— Tiene la palabra el Honorable señor Von Mühlenbrock.

El señor VON MÜHLENBROCK.— Señor Presidente, las observaciones formuladas por mis Honorables colegas señores Correa Letelier y Eudaldo Lobo me mueven a intervenir en este debate. Trataré, a través de mi actuación, de ilustrar el criterio de la Cámara y de contribuir, con un aporte positivo, a la solución de un gravísimo problema de la zona austral. Me refiero, Honorable Cámara, a las serias deficiencias que afectan sus comunicaciones marítimas.

Aysen, Chiloé, Magallanes y gran parte de Llanquihue, constituyen en realidad una unidad económico-geográfica, que tiene su fundamento en el desarrollo siempre normal de sus comunicaciones marítimas. Tanto es así que, si no se resolviera este problema de barcos y fletes, todo lo que el Parlamento y los Poderes Públicos chilenos realizaran en favor de los territorios australes fallaría en su base, por cuanto las comunicaciones marítimas en esa región son esenciales. A este respecto, y refiriéndose ya a las observaciones del Honorable señor Correa Letelier, el Diputado que habla desea destacar que, en su concepto, la Empresa Marítima del Estado es una entidad que es necesario mantener para beneficio del país y de esa zona.

Señor Presidente, en consideración a los servicios que presta y a las líneas que mantiene, es indispensable perfeccionar y mantener esta Empresa. En efecto, ella no solamente se dedica al transporte de pasajeros, carga y correspondencia, sino que, además, es la única Compañía que, en forma regular y con itinerarios permanentes, atiende las distintas caletas y regiones de ese dilatado litoral.

Si analizamos la existencia de la Empresa Marítima del Estado, veremos que ella obedece a dos factores: primero, al aspecto comercial o al que podríamos llamar particular, ya que la aspiración lógica de toda empresa es financiar sus gastos; y, segundo, al servicio público que realiza.

Desde este último punto de vista y considerando la curiosa geografía de la zona sur, podemos afirmar que esa empresa jamás tendrá un financiamiento adecuado.

Señor Presidente, a partir del Canal de Chacao, nuestro territorio se caracteriza por la presencia de una cantidad extraordinaria

de islas, fiordos, caletas, puertos, penínsulas, etc., donde la población se encuentra profusamente diseminada.

Los barcos de la Empresa Marítima del Estado deben llegar a todos estos lugares a dejar carga y transportar una reducida correspondencia. Muchas veces, deben efectuar viajes costosísimos para llevar, solamente, uno o dos pasajeros. Esto ocasiona, inevitablemente pérdidas cuantiosas a este servicio.

Es indispensable que la Honorable Cámara y el Gobierno tengan presente siempre esta situación, motivo central de la crisis económica a que está abocada la Empresa. El Estado tiene, en consecuencia, que acudir a subvencionarla, tal como lo hace con otras empresas de transporte que, por contar con tarifas de tipo político discutibles, necesitan constantemente, ser ayudadas a través del Presupuesto.

Pregunto, señor Presidente: ¿la Empresa Marítima del Estado está actualmente capacitada para atender estos dos grandes aspectos a que acabo de hacer referencia? ¿Podría hacer frente al actual movimiento marítimo de la zona a su desarrollo económico? ¿Estará en condiciones de atender la expansión económica que se aproxima de los territorios australes, como consecuencia de los proyectos de ley que esta Honorable Cámara acaba de aprobar?

Mi opinión es que no está capacitada en absoluto para afrontar esta situación; y estos factores son los que quiero analizar. Así, deseo explicar en primer término, las causas que influyen en gran parte en la fuerte pérdida que esta Empresa tiene. Por supuesto que, considerando aquellos aspectos que ha denunciado mi Honorable colega señor Correa Letelier, con los cuales concuerdo plenamente, estimo que debe practicarse una seria investigación.

Honorable Cámara, el régimen de tarifas establecido por la Empresa Marítima del Estado, ex Ferronave, ha sido irregular. Estas tarifas durante años permanecieron estacionarias y, como se trata de un servicio fiscal, es sumamente difícil reajustarlas en un proceso inflacionista como el nuestro. De ahí que las pérdidas sigan acrecentándose, mientras no entre a actuar el mecanismo que la Honorable Cámara fijó en la reciente iniciativa legal que modificó la ley 6.415.

Por otra parte, no se ha hecho, por parte del Estado, un esfuerzo serio por mejorar la Empresa Marítima. Cuando perteneció a los Ferrocarriles del Estado, fue considerada en ella como un mero apéndice, y no se hizo ninguna innovación en compra de nuevos barcos ni en maestranza ni en diques. La Empresa continúa arrastrando todos estos factores contradictorios y negativos que vienen sucediéndose desde el pasado. La Empresa Marítima del Estado ha carecido hasta de divisas para renovar su anticuado material a flote.

Cuando se constituyó como empresa autónoma en la zona de que es centro marítimo Puerto Montt, que es la zona que más me interesa, porque abarca tres provincias, no había contabilidad; no se sabía el costo de navegación de los barcos; se ignoraba si se financiaba, cuánto valía el transporte de la carga y cuál era el valor de cada barco. Durante años, las tarifas de esta Empresa no habían sido reajustadas. También quiero referirme a la calidad del material a flote. La Empresa Marítima del Estado posee barcos viejos, lo que influye poderosamente en su mantenimiento y en el aspecto financiero de la misma Empresa, porque su operación es antieconómica. Frecuentemente hay que someterlos a serias reparaciones.

Para el servicio regional de Llanquihue, Chiloé y Aysen, la Empresa dispone de cuatro barcos, cuyos nombres son "Lemuy", "Dalcahue", "Trinidad" y "Tenglo". El "Lemuy" es de 201 toneladas gruesas; el "Dalcahue", de 220 toneladas Dwt, el "Trinidad", de 360 toneladas Dwt. y el "Tenglo", de 789 toneladas Dwt. Como puede apreciar la Honorable Cámara, el tonelaje de estos barcos es muy reducido; asómbrense sus Señorías, deben navegar con las siguientes tripulaciones: el "Lemuy", 201 toneladas, con 28 hombres; el "Dalcahue", de 220 toneladas, con 25; el "Trinidad", de 360 toneladas, con 30; y el "Tenglo", de 189 toneladas, que es el mejor que tiene la Empresa en el servicio regional, navega con 36 hombres. Hace poco tiempo la Empresa arrendó un nuevo barco, llamado "El Austral", pero no tengo a la mano los datos pertinentes.

En lo que respecta a la edad de esos barcos, tenemos que el "Lemuy" fue construido en 1889 y tiene a la fecha 66 años; el "Dalcahue", en 1903 y tiene 52 años; el "Trinidad", en 1939 y tiene 16 años —es el más moderno— y el "Tenglo", en 1923, o sea, tiene 23 años. Puede observar la Honorable Cámara lo anticuados que son estos barcos y la total imposibilidad en que se encuentran para atender en debida forma las necesidades de transporte en la zona.

Otro dato interesante es la cantidad de carbón que consumen las calderas de estos barcos. El "Tenglo" consume 15 toneladas al día; el "Trinidad", 12; el "Dalcahue" y el "Lemuy", 10 toneladas diarias. El "Alondra" consume al día cuarenta toneladas, lo que representa cerca de cuatrocientos mil pesos diarios, cantidad que no alcanza a financiarse con el flete.

Estos datos significan que cada barco de la Empresa Marítima del Estado tiene un gasto aproximado de cien mil pesos diarios por concepto de carbón, base Puerto Montt. ¿Cómo podrían financiarse estos barcos anticuados con estos consumos de carbón? Resalta a la vista que ello es imposible.

En seguida, cabe preguntarse ¿cuál es la causa del exceso de tripulación? La razón es

obvia. Las tripulaciones de las naves de la Empresa Marítima del Estado están ajustadas en todo a las disposiciones legales y reglamentarias sobre dotaciones mínimas de los barcos de la Marina Mercante Nacional. Son barcos viejos cuyas condiciones técnicas exigen determinadas tripulaciones. En Europa —y es interesante hacerlo notar— un barco moderno de cuatrocientas toneladas es tripulado sólo por ocho hombres. ¡Calcule la Honorable Cámara la extraordinaria diferencia que existe entre lo que necesitan en materia de tripulación buques modernos y anticuados!

Hay muchas otras razones que justifican estas numerosas tripulaciones; por ejemplo: un fogonero trabaja sólo cuatro horas en esa difícil labor. Naturalmente, necesita ser reemplazado; así lo establece el Código del Trabajo.

Analizaré la tripulación de un solo barco de la Empresa Marítima del Estado para que la Honorable Cámara uniforme su criterio y aprecie la necesidad de resolver el problema básico de la renovación del material a flote de esta empresa.

El vapor "Lemuy", que navega con veintiocho hombres, debe tener la siguiente dotación: desde luego, un capitán. El Código del Trabajo dispone una jornada de ocho horas. En consecuencia se necesitan tres pilotos, lo que también está de acuerdo con los reglamentos de las marinas mercantes de todo el mundo. También, viaja embarcado, un contador, en conformidad al Código de Comercio, para llevar el control de pasajeros y de la carga, y el manejo de los fondos en general. Además, un sobrecargo que recibe y entrega la carga; tres ingenieros, por las razones que he indicado, de las ocho horas de trabajo que establece el Código del Trabajo; un aspirante a ingeniero, lo que es necesario para preparar el futuro personal técnico; un mayordomo, que tiene a su cargo los viveres, vela por la comida de a bordo y vigila los camarotes; un contramaestre, que está encargado de las maniobras de fondeo y amarra del barco, y ejerce la vigilancia de la carga en las bodegas. Es el práctico de a bordo. Un lamparero, encargado durante la noche de cuidar los fondeos y las amarras; trabaja solamente en tareas nocturnas. Cuatro marineros que trabajan las veinticuatro horas del día, en sacar y recibir carga de puerto en puerto. Cuando el buque navega, se convierten en timoneles y desarrollan una doble función en la zona sur. Tres fogoneros, uno para cada turno de ocho horas; un carbonero, con jornada de ocho horas de trabajo; un cocinero; un ayudante de cocina; un salomero, que atiende el salón; un despensero, que recibe y distribuye la comida; un camarotero, que cuida los camarotes; un mozo de cámara, que atiende a la tripulación, y un mozo de rancho.

Señor Presidente, ésta que acabo de dar a conocer a la Honorable Cámara es la tripulación mínima que debe llevar un barco de tonelaje reducido, por la calidad misma de los medios mecánicos con que es movido, o sea, por el sistema de calderas.

Ahora, veamos algunos datos relativos a la velocidad de los barcos: "Lemuy", ocho millas por hora; "Dalcahue", ocho millas; "Trinidad", ocho y media millas; y "Tenglo", diez millas.

Este es, señor Presidente, el motivo central de las pérdidas de la Empresa Marítima del Estado. Si fueran barcos modernos, navegarían a una velocidad de quince millas por hora.

Señor Presidente, deseo hacer una comparación entre los actuales itinerarios y los que podrían existir, si el Estado adquiriera barcos modernos para la Empresa. De esta comparación fluiría, en forma clarísima, el porqué de las incesantes pérdidas de esta Empresa, pese a todas las innovaciones que desean hacerse en materia de personal.

La línea debe ser servida por dos barcos con andar de quince millas por hora y capacidad de trescientas toneladas de carga; uno para la línea cordillera, cerrando el circuito hasta Quellón-Chiloé; y otro de Puerto Montt a Chiloé, volviendo por los puertos de la cordillera.

Los barcos actuales, como el "Dalcahue", que hacen esta travesía, verifican el recorrido en una semana, recorriendo cuatrocientas treinta millas en total, en las líneas de Ancud y Castro. Un barco moderno, de quince millas de andar, lo haría en veinticuatro horas. Juzgue la Honorable Cámara lo que economizaría la Empresa Marítima del Estado si dispusiera de barcos modernos de esa velocidad.

En seguida, señor Presidente, se necesita una barcaza que vaya a Chiloé a retirar los animales del archipiélago, tarea en la cual demoraría solamente dos meses; el resto del año podría servir las líneas de Aysen y Magallanes.

Hay que tener en cuenta otro factor, señor Presidente, porque deseo ilustrar a la Honorable Cámara sobre la solución de fondo del problema. En los canales, fiordos y caletas de la zona austral, de curiosa geografía, no existen medios de desembarque de ninguna especie. No hay muelles, antiguos o modernos, ni tampoco hay grúas, de manera que los barcos demoran horas y días enteros en la carga y desembarque de mercaderías y animales, todo lo cual se tiene que transportar en lanchones. Es necesario lanzar los animales al mar y luego izarlos a bordo, por medio de cordeles. Si se contara con barcasas, esta labor se podría desarrollar en diez o quince minutos. Hoy se hace con una lamentable pérdida de tiempo, y con los inconvenientes que significa la permanencia del ganado durante

varios días en cualquier puerto o caleta de ese dilatado litoral.

La línea a Aysen cuenta con dos barcos, el "Trinidad" y el "Tenglo", cada uno de los cuales hace un recorrido mensual. El "Tenglo" va por la vía cordillera, o sea, por la parte oriental de la región, y recorre novecientas millas durante cinco días. El "Trinidad" llega hasta Aysen y recorre ochocientas millas, durante cinco días. Las naves modernas que podría adquirir esta Empresa, demorarían solamente cuarenta y ocho horas en hacer estos mismos recorridos.

En lo que se refiere al problema del transporte del ganado, ya he explicado que se resolvería si se adquiriera una barcaza con velocidad de quince millas, y capacidad para transportar ochocientas cabezas de ganado. En estas embarcaciones, por cada vacuno caben cuatro lanares.

Para la provincia de Aysen se necesitan dos barcos de mil toneladas de peso muerto, es decir, de cuatrocientas toneladas para carga y pasajeros.

Los barcos de Chiloé, a mi juicio, deben ser para trescientos pasajeros, con quince millas de andar, y harían el viaje en veinticuatro horas, sin necesidad de personal camarero ni saloner; solamente con cocineros para la tripulación. Todo esto ocasionaría una considerable economía en el transporte y, naturalmente, se reflejaría en el valor de los fletes.

Aparte esto, señor Presidente, la Empresa Marítima del Estado tiene otro serio problema en Puerto Montt: carece de una maestría, con todos los medios técnicos modernos a su alcance para reparar sus naves con rapidez. Posee una en el Canal Tenglo, instalada dentro de un viejísimo barco, llamada "El Pontón", la que tiene setenta años y hace agua por todos lados. En repetidas ocasiones ha estado a punto de hundirse y —como dije— carece de maquinarias para efectuar reparaciones.

Muchos barcos de Ferronave tienen que ser enviados a los astilleros de Valdivia para someterlos a ciertas reparaciones, las que deberían efectuarse en Puerto Montt. Estos barcos son retirados de la línea y llevados a Valdivia, debido a que los astilleros de Puerto Montt están siempre recargados de trabajo, dejando con ello de servir a una zona que tanto los necesita.

La flota de la Empresa Marítima del Estado subsiste, únicamente, por los servicios que presta este pontón.

Deseo que Puerto Montt disponga de una maestría moderna que esté en condiciones de reparar esas naves para defender la vida de los pasajeros que se transportan. En cualquier momento la zona está abocada a sufrir una catástrofe, ya que se utilizan barcos que han excedido todos los límites de seguridad que la cordura aconseja para esta clase de transportes.

Señor Presidente, en seguida, la "línea Magallanes". Faltan dos barcos de quince millas de andar y mil doscientas toneladas, con capacidad para seiscientas toneladas de carga y para llevar a bordo cuatrocientos pasajeros. Esto sería sólo para el servicio de Puerto Montt a Punta Arenas. Los barcos de mayor tonelaje podrían viajar directamente entre Valparaiso y Magallanes.

Aquellos barcos que hacen el recorrido a Magallanes, señor Presidente...

El señor CARMONA (Vicepresidente).— Ha llegado la hora, se levanta la sesión.

CRISOLOGO VENEGAS SALAS,
Jefe de la Redacción de Sesiones.