

Sesion 47.^a ordinaria en 30 de agosto de 1917

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CHARME

Sumario

Se aprueban el proyecto sobre pago de la impresion de la recopilacion de leyes; el proyecto sobre gratificaciones militares; i el proyecto sobre arrendamiento de terrenos magallánicos.—El señor Valdes Valdes hace observaciones sobre un proyecto de transformacion de Santiago.—Se anuncian los proyectos para la tabla de fácil despacho de la sesion próxima.—Se elijen los miembros de la Comision Conservadora.—Continúa la discusion del proyecto sobre marina mercante i queda pendiente.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Aldunate S. Carlos	Lazcano Fernando
Alessandri Arturo	Letelier Silva Pedro
Alessandri J. Pedro	Mac Iver Enrique
Barros E. Alfredo	Montenegro Pedro N.
Bascuñan S. M. A.	Ochagavía Silvestre
Bruna Augusto	Ovalle Abraham
Búlnes Gonzalo	Reyes Vicente
Claro Solar Luis	Urrutia Miguel
Correa Ovalle Pedro	Urrejola Gonzalo
Echenique Joaquin	Valdes Valdes Ismael
Escobar Alfredo	Valderrama José María
Feliú Daniel	Varas Antonio
García de la H. Pedro	Walker M. Joaquin
Gatica Abraham	Yáñez Eliodoro
Guarello Anjel	

I los señores Ministros de Justicia e Instruccion Pública, de Hacienda i de Guerra i Marina.

Acta

Se leyó y fué aprobada la siguiente:

Sesion 46 ordinaria en 29 de agosto de 1917

Asistieron los señores: Charme, Alessandri don Arturo, Alessandri don José Pedro, Barros, Bruna, Claro, Echenique, Feliú, Figueroa, Gatica, Guarello (Ministro de Justicia e Instruccion Pública), Lazcano, Letelier, Mac Iver, Ochagavía, Ovalle, Reyes, Tocornal (Ministro del Interior), Urrejola, Urrutia, Valdes Valdes, Valderrama, Varas, Walker Martínez y Yáñez, y el señor Ministro de Hacienda.

Leida y aprobada el acta de la sesion anterior, se dió cuenta de los siguientes negocios:

Mensajes

Dos de S. E. el Presidente de la República con que inicia los siguientes proyectos de lei:

Uno destinado a conceder a la Junta de Beneficencia de Santiago un auxilio extraordinario de \$ 65,323.41, a fin de que pague a la Direccion del Alcantarillado y pavimentacion igual cantidad que se adeuda por trabajos de pavimentacion frente a propiedades de la indicada Junta; y

El otro, en que se concede a la Junta de Beneficencia de Concepcion la propiedad de los terrenos que se le entregaron por oficio número 1,298, de fecha 14 de setiembre de 1904, del Ministerio de Industria y Obras Públicas, que perteneció a la antigua Escuela Práctica de Agricultura, comprendidos entre los deslindes que se indican; una faja de

terreno ubicada en la Avenida Miguel Ignacio Collao que ocupaba el Batallon de Tren número 3 y demas que en dicho proyecto se indica.

El primero pasó a la Comision Permanente de Presupuestos y el último quedó para segunda lectura.

Informes

Uno de la Comision de Gobierno, recaido en el proyecto de lei, formulado en la mocion del honorable Senador de Coquimbo, señor Gatica, en que se autoriza a las municipalidades de la República para hacer donacion al Fisco de terrenos de su propiedad para ser destinados a la construccion de escuelas.

Dos de la Comision Permanente de Presupuestos:

Uno recaido en el mensaje de S. E. el Presidente de la República con que inicia un proyecto de lei, en que se propone la creacion de algunos empleos en el Tribunal de Cuentas, con el objeto de atender al exámen de los gastos que efectúa, con cargo a su presupuesto, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado; y

El otro, en el proyecto de lei aprobado por la Cámara de Diputados, que tiene por objeto autorizar al Presidente de la República para que invierta diversas sumas en el servicio de correos durante el año 1917.

Uno de la Comision de Industria y Obras Públicas, recaido en el proyecto de lei de la Cámara de Diputados, que incluye al edificio del Liceo de Hombres de Talca en la lista de las obras detalladas en el ítem 735 del presupuesto de Industria y Obras Públicas, que rijió durante el año 1914.

Quedaron para tabla.

Seis de la Comision de Guerra y Marina, recaidos en las siguientes solicitudes de gracia, presentadas en las fechas que se indican:

De doña Teotiste Cisternas Peña v. de Vásquez, el 23 de junio de 1908;

De don Emilio Merino, el 10 de julio de 1908;

De doña Mercedes Arias, por sí y sus hermanas Delia Guillermina y Clotilde del Carmen, el 14 de junio de 1909;

De don Arturo Vergara, el 24 de agosto de 1909;

De don Juan José Pozo Zúñiga, el 24 de agosto de 1909; y

De don Ismael Larenas, el 26 de agosto de 1909.

Pasaron a la Comision Revisora de Peticiones.

Uno de la Comision Revisora de Peticiones recaido en la solicitud de doña Edelmirra Ramírez, presentada el 18 de octubre de 1915.

Quedó para tabla.

En el tiempo destinado a los asuntos de fácil despacho se toma en consideracion la modificacion introducida por la Honorable Cámara de Diputados en el proyecto de lei, aprobado por el Senado, por el cual se autoriza al Presidente de la República para transijir a nombre del Fisco, con la Municipalidad de Talca la cuestion sobre propiedad de la manzana en que funciona el Liceo de Hombres de dicha ciudad, modificacion que consiste en haber suprimido el inciso 2.º del artículo único del proyecto.

Puesta en discusion la modificacion, usan de la palabra los señores Claro Solar y Letelier.

Cerrado el debate y puesta en votacion, resulta aprobada por 12 votos contra 5, absteniéndose de votar los señores Feliú, Reyes, Yáñez y Urrutia.

El proyecto aprobado con la modificacion, es del tenor siguiente:

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para transijir, a nombre del Fisco, con la Municipalidad de Talca la cuestion sobre propiedad de la manzana en que funciona el liceo de hombres y que deslinda con las calles 1 Norte, 3 y 4 Oriente y 1 Sur. El terreno quedará de propiedad fiscal, debiendo el Estado entregar a la Municipalidad la suma de \$ 150,000.

La Municipalidad no pagará el valor del terreno que se dé al ensanche de las calles, en conformidad a la lei número 2,196, cuando se edifique en cualquiera de los lados de la manzana”.

Se toma en seguida en consideracion el proyecto de lei aprobado por la Cámara de Diputados, en que se autoriza al Presidente de la República para que invierta diversas sumas en el servicio de Correos durante el año 1917, ademas de lo consultado en el Pre-la Municipalidad la suma de ciento cincuenta mil pesos (\$ 150,000).

Puesto en discusion jeneral y particular el referido proyecto se da tácitamente por aprobado, con las modificaciones propuestas en el informe de la Comision Permanente de Presupuestos.

Su tenor es como sigue:

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República para que, durante el año 1917 y además de lo consultado en el presupuesto jeneral de la nación, invierta hasta las siguientes cantidades en atender a los gastos que se espresan:

Para proveer a las oficinas de correos de artículos de escritorio y de útiles para el empaquetado de la correspondencia, sesenta y cinco mil pesos (\$ 65,000);

Para gastos menores de las oficinas de correos, como luz, agua, desagües, barridos, etc., diez mil pesos (\$ 10,000);

Para impresiones de documentos, debiendo pedirse propuestas públicas en conformidad con el decreto de 30 de junio de 1890, cincuenta y cinco mil pesos (\$ 55,000).

El gasto que importan estas autorizaciones se tomará de las mayores entradas que producirá el servicio de telégrafos en el presente año”.

Habiéndose anunciado la llegada al Senado de los señores Embajadores extraordinarios ante el Gobierno de Bolivia, con motivo de la trasmision del mando en esa República y de paso por nuestro país, el señor Presidente solicita el asentimiento de la Cámara para suspender la sesion, a fin de recibir a los señores Embajadores.

Se suspende la sesion.

A segunda hora, el señor Presidente espresa que, entrando a la órden del día corresponderia continuar ocupándose de la interrelacion relativa a la propiedad salitrea formulada por el señor Aldunate Solar; pero como el honorable Senador de O'Higgins no se encuentra en la Sala y faltan pocos minutos para la hora en que el Senado debe pasar a sesion secreta, a fin de ocuparse de solicitudes particulares de gracia, propone constituirse desde luego en sesion secreta con este objeto.

Por asentimiento tácito así se acuerda y se adoptan las resoluciones de que se deja constancia en acta por separado.

Reanudada la sesion pública y en conformidad a un acuerdo anterior, continúa la discusion que quedó pendiente en sesion de

ayer sobre el artículo 3.º del proyecto de lei aprobado por la Cámara de Diputados relativo a la espropiacion del cerro San Cristóbal.

El señor Claro Solar formula indicacion para sustituir los incisos 3.º y siguientes de este artículo por el siguiente inciso:

“El propietario o el Fisco podrá reclamar del avalúo de los hombres buenos. En esta reclamacion se procederá en la forma que determinaba la lei de 18 de junio de 1857 y el juez fijará el valor de la indemnizacion, sirviéndole los informes de los peritos que se nombren de dato ilustrativo”.

Usan en seguida de la palabra los señores Mac Iver, Walker Martínez y Alessandri don José Pedro.

Cerrado el debate, se da tácitamente por aprobado el artículo conjuntamente con la indicacion del señor Claro Solar.

Puesto en discusion el artículo 4.º usan de la palabra los señores Mac Iver, Varas, Alessandri don Arturo, Claro Solar y Walker Martínez.

El señor Claro Solar formula indicacion para que en el párrafo que dice: “En las salas de teatros, circos, etc.” se sustituya la frase que dice: “De 10 y que no excedan de esta suma \$ 0.40” por estas otras: “De 10 y que no excedan de 15 \$ 0.50”; “de 15 y mas \$ 1”.

El señor Walker Martínez formula indicacion para que se supriman los dos primeros rubros “Funciones de cinematógrafos” y “En las salas de teatros, circos, etc., correspondientes a las entradas que valgan menos de cincuenta centavos”.

Formula asimismo indicacion para sustituir la frase que dice: “De 10 y que no excedan de esta suma \$ 0.40” por estas otras: “De 10 y que excedan de esta suma \$ 1”, “Por las que excedan de \$ 15, \$ 2”.

El señor Claro Solar espresa que acepta las indicaciones del señor Walker Martínez.

Cerrado el debate, se procede a votar el inciso 1.º de este artículo que establece una contribucion sobre entradas a las salas de espectáculos públicos y resulta rechazado por 10 votos contra 8.

Tácitamente se da tambien por desechado el resto del artículo.

Los artículos 5.º, 6.º y 7.º se dieron tambien sucesiva y tácitamente por desechados.

Puesto en discusion el artículo 8.º, usan de la palabra los señores Claro Solar y Mac Iver.

Cerrado el debate, se dió tácitamente por desechado el artículo.

El proyecto aprobado con las modificaciones es del tenor siguiente:

PROYECTO DE LEI:

“Artículo 1.º Se autoriza al Presidente de la República, por el plazo de dos años, para aceptar las donaciones, para comprar o espropiar los terrenos que se extienden desde el Bosque Santiago hasta el cerro San Cristóbal inclusive, comprendidos dentro de los deslindes que se indican en el plano que se encuentra archivado en la Dirección de Obras Públicas, terrenos que se declaran de utilidad pública y que se destinarán a la formación de un gran parque de uso público.

Se declaran igualmente de utilidad pública los terrenos necesarios para la apertura de una avenida de acceso al cerro San Cristóbal frente a la calle de Pío IX y otra frente a la calle de Loreto.

Art. 2.º El Presidente de la República podrá emitir un empréstito de un millón de pesos en bonos que ganen hasta el 8 por ciento de interés y hasta el 2 por ciento de amortización acumulativa.

Del producto de este empréstito se destinará una suma que no exceda de \$ 400,000 para la adquisición de los terrenos a que se refiere esta ley, y el resto se destinará a las obras de riego, caminos, plantaciones y demás obras que sean necesarias para la formación del parque que se proyecta.

Art. 3.º Para llevar a efecto la espropiación, el Presidente de la República designará una comisión de tres hombres buenos para que haga el avalúo de la indemnización que debe pagarse al propietario, si no se ajustare previamente al precio de compra con él.

Practicado el avalúo por los hombres buenos, será entregado al intendente de la provincia, quien tomará inmediatamente posesión material del terreno y podrá proceder a iniciar las obras para las cuales se ha ordenado la espropiación, no obstante cualquiera reclamación del propietario y aun cuando éste no se hubiere conformado con la tasación.

El propietario y el Fisco podrá reclamar del avalúo de los hombres buenos. En esta reclamación se procederá en la forma que determina la ley de 18 de junio de 1857, y el juez fijará el valor de la indemnización, sirviéndole los informes de los peritos que se nombren, de dato ilustrativo.”

Se levanta la sesión.

Cuenta

Se dió cuenta:

1.º Del siguiente oficio del Ministerio de Industria y Obras Públicas:

Santiago, 29 de agosto de 1917.—Tengo el agrado de remitir a V. E. cincuenta ejemplares del anexo de la memoria de este Departamento, presentada al Congreso el presente año.

Dios guarde a V. E.—**Alberto González E.**

2.º De nueve informes de Comisiones.

El primer informe, de la Comisión de Gobierno, relativo a la solicitud del comisario de la policía de Santiago, don Froilan Díaz Canto, en que pide se le conceda un abono de tiempo y el derecho de jubilar con la pensión correspondiente al sueldo de que disfrutaban los comisarios de la policía de seguridad.

El segundo, tercer, cuarto y quinto informes, de la Comisión Permanente de Presupuesto, dicen como sigue:

Honorable Senado:

Hemos estudiado el proyecto de ley, aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, que autoriza la inversión de \$ 8,760 en pagar el saldo que se adeuda por la impresión del tomo 8.º de la Recopilación de Leyes, y en gratificar al personal de la Secretaría del Consejo de Estado, que tuvo a su cargo la confección de esta obra.

El artículo 13 de la ley de 26 de setiembre de 1884 prohíbe que en la ley de presupuestos se alteren los sueldos de los empleados públicos fijados por ley, bajo la forma de comisiones o gratificaciones.

Y esta prescripción terminante alcanza en su espíritu, y acaso también en su letra, a las leyes suplementarias de la ley anual de gastos.

Por otra parte, el trabajo que demandó al personal de la Secretaría del Consejo de Estado la simple recopilación de las leyes que forman el volumen de que se trata, fué un trabajo peculiar e inherente a las labores de aquella Secretaría. No hai, por consiguiente, a juicio de la Comisión Permanente, justificación alguna para aumentar en cinco mil pesos el suplemento de tres mil setecientos sesenta pesos que el Presidente de la República ha pedido con el propósito de pagar los gastos de impresión del tomo 8.º de la Recopilación de Leyes numeradas.

En virtud de estas consideraciones, la Comisión Permanente de Presupuestos es de

opinion que el Honorable Senado apruebe sin modificaciones el proyecto del Ejecutivo.

Sala de Comisiones, 29 de agosto de 1917.

—**J. Walker Martínez.**—**Luis Claro Solar.**—**José Pedro Alessandri.**—**Joaquin Echenique.**

Honorable Senado:

Hemos estudiado el mensaje en que se autoriza al Presidente de la República para invertir la suma de \$ 3,876, en pagar al capellan de la Moneda, al inspector del Palacio y a otros empleados subalternos dependientes del Ministerio del Interior, una gratificacion con arreglo a la proporcionalidad que establece el artículo 1.º de la lei número 2,276, de 5 de marzo de 1910.

Esta lei, de carácter transitorio, acordó una gratificacion jeneral a todos los empleados públicos, con relacion a la renta percibida por cada cual, gratificacion que las leyes de presupuestos han venido consultando despues respecto de algunos funcionarios cuyos sueldos se han estimado exiguos.

Aunque en presupuestos anteriores figuraba un ítem destinado a mantener dicha gratificacion en beneficio del personal a que el mensaje se refiere, en el presupuesto vijente no se le comprendió.

Fundándose precisamente en esta circunstancia de excepcion y en la modicidad del gasto (3,876 pesos), el Gobierno solicita ahora que se le faculte para pagar la gratificacion aludida, imputándose el desembolso a la mayor entrada que percibirá, durante el presente año, por el ramo de telégrafos y que ha sido, ya calculada en cien mil pesos.

Saldao así el proyecto, vuestra Comision Permanente de Presupuestos tiene el honor de recomendaros que le presteis vuestra aprobacion en los mismos términos en que viene formulado.

Sala de Comisiones, 29 de agosto de 1917.

—**J. Walker Martínez.**—**José Pedro Alessandri.**—**Joaquin Echenique.**—**Ramon Gutiérrez,** Secretario.

Honorable Senado:

Hemos estudiado el mensaje en que se pide la autorizacion necesaria para invertir hasta cincuenta mil pesos en atender a los trabajos preparatorios del arrendamiento de terrenos magallánicos.

Los halagadores resultados alcanzados en el remate que tuvo lugar últimamente, manifiestan que hai interes por explotar los terrenos que el Fisco posee en la rejion austral, y esta sola circunstancia basta para otorgar los fondos solicitados ahora con el propósito de mensurar e hijuelar otras es-

tensiones que pueden entregarse tambien a la subasta.

Para atender al gasto que este proyecto importa, nos permitimos señalar la entrada extraordinaria que acaba de obtenerse con el remate que tuvo lugar en Punta Arenas el dia 1.º del actual.

En mérito de estas consideraciones, vuestra Comision Permanente de Presupuestos os propone que aprobeis este asunto, tal como viene formulado.

Sala de Comisiones, 30 de agosto de 1917.

—**J. Walker Martínez.**—**Luis Claro Solar.**—**José Pedro Alessandri.**—**Ramon Gutiérrez,** Secretario.

Honorable Senado:

Hemos estudiado el mensaje en que se solicita la autorizacion legislativa para invertir \$ 352,759.52 en atender, hasta fines del presente año, al pago de las gratificaciones que tienen derecho a percibir los oficiales de guerra, oficiales de sanidad, profesores de instruccion primaria e individuos de tropa, con arreglo a la lei número 2,644, de 22 de febrero de 1912.

Esta lei fijó los sueldos y gratificaciones de que goza el personal del Ejército y Armada, de manera que para subvenir al gasto que demanda su cumplimiento, se consulta anualmente en los presupuestos los fondos necesarios.

El Gobierno espresa que al estudiarse el presupuesto para 1917, creyó que serian prorrogados los efectos de la lei número 3,088, de 12 de abril de 1916, que rebajaba las gratificaciones militares en una tercera parte, y partiendo de esta base solicitó del Congreso una suma reducida, que es la que figura en el ítem 52 del presupuesto de Guerra vijente. No habiendo sido prorrogada esa lei, entró a rejir en toda su amplitud la jeneral sobre sueldos y gratificaciones, siendo desde ese momento insuficiente el dinero resultado en el ítem 52.

Para saldar el mayor gasto que significará la aprobacion de este proyecto, ofrece el Ejecutivo dejar sin invertir, proporcionalmente, un ítem del presupuesto de Marina.

Tratándose como se trata de dar cumplimiento a una lei de efectos permanentes, vuestra Comision de Presupuestos acepta el proyecto, materia de este informe; pero se permite proponer que su inciso segundo sea redactado en la siguiente forma:

“El ítem 706 del presupuesto de Guerra vijente, que consulta la suma de trece millones ciento treinta y un mil pesos, moneda nacional de oro, para el pago de las cuotas

de los buques y material de artillería en construccion y para diferencias de cambio en el pago de sueldos de los jefes y oficiales y tripulaciones que se trasladan al extranjero, se rebajará en una suma equivalente a la autorizacion concedida por el artículo anterior”.

Sala de Comisiones, 30 de agosto de 1917.

—**J. Walker Martínez.**—**Joaquín Echenique.**
—**José Alessandri.**—**Ramon Gutiérrez,** Secretario.

El sexto, sétimo y octavo informes, de la Comision de Guerra y Marina, recaidos:

En la solicitud de don Eduardo Blanco Várgas, ex-sarjento segundo del estinguido rejimiento 2.º de línea de la guerra contra el Perú y Bolivia, en que pide que la pension de invalidez relativa de que disfruta se le pague con relacion al sueldo de sarjento segundo;

En la solicitud de doña Elvira Valdivia, viuda del inspector de la policia de Arica, don Francisco Urzúa, sobre pension de gracia; y

En la solicitud de doña Ascension y doña Celestina del Rosario Hernández, en que piden se les conceda una pension de gracia, en mérito de los servicios prestados en la guerra del Pacífico por su hermano el sarjento segundo don Pedro Hernández.

Y el noveno informe, de la Comision Revisora de Peticiones, acerca de la solicitud de doña María Luisa Frias, hija del alferez don Luis Emilio Frias y hermana del coronel don Aníbal Frias, sobre pension de gracia.

3.º De la siguiente nota de la Comision de Hacienda:

Santiago, 29 de agosto de 1917.—Honorable Senado: Tengo la honra de poner en vuestro conocimiento que, con esta fecha, la Comision de Hacienda ha procedido a constituir, y ha designado como Presidente al infrascrito.—**Eliodoro Yáñez.**—**José M. Cifuentes,** Secretario.

4.º De una solicitud de doña Juana Gómez, viuda del sarjento segundo de Ejército, don José Manuel Figueroa, en que pide se le conceda una pension de gracia.

Pago de una impresion

El señor **Charme** (Presidente).—Figura en primer lugar entre los asuntos de fácil despacho, el proyecto a que va a dar lectura el señor Secretario.

El señor **Secretario.**—La Cámara de Diputados ha aprobado el siguiente proyecto de lei:

«Artículo único.—Concéde-se la suma de ocho mil setecientos sesenta pesos para pagar el saldo que se adeuda del valor de la impresion del tomo 8.º de la Recopilacion de Leyes arreglada por la Secretaría del Consejo de Estado, i para gratificar al personal de esta secretaria, que tuvo a su cargo la confeccion de lo obra.

El gasto que consulta el inciso anterior, se deducirá de la mayor entrada que en el presente año ha producido el Telégrafo del Estado.»

La Comision Permanente de Presupuestos recomienda que se apruebe el proyecto propuesto por el Presidente de la República, que dice como sigue:

«Artículo único.—Concédesese la suma de tres mil setecientos sesenta pesos para pagar el saldo que se adeuda del valor de la impresion del 8.º tomo de la Recopilacion de Leyes arreglada por la Secretaría del Consejo de Estado.»

El señor **Charme** (Presidente).—En discusion el proyecto.

El señor **Walker Martínez.**—La Comision informante aconseja que se apruebe el proyecto en la forma propuesta por el Ejecutivo, que se ha limitado a solicitar fondos para pagar la impresion de la obra, porque cree que no es aceptable la idea de conceder una gratificacion a los empleados de la Secretaría del Consejo de Estado por la ejecucion de un trabajo que es inherente a las funciones del cargo que desempeñan. Si se concediera esta gratificacion habria, para proceder con justicia, que gratificar tambien a todos los demas empleados públicos por cada trabajo que ejecutan.

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

Cerrado el debate.

En votacion el proyecto.

El señor **Lazcano.**—Como creo que nadie se opone a la idea jeneral del proyecto, me parece que lo mejor seria poner en votacion el proyecto de la Cámara de Diputados, en la intelijencia de que si fuera rechazado se consideraria aprobado el propuesto por el Ejecutivo.

El señor **Charme** (Presidente).—Se procederá en la forma que indica Su Señoría.

Recojida la votacion, resultaron doce votos por la afirmativa, nueve por la negativa i cuatro abstenciones.

Durante la votacion:

El señor **Lazcano**.—Sí, porque los empleados de la Secretaría del Consejo de Estado no están obligados a hacer este trabajo, i puesto que lo han ejecutado en condiciones satisfactorias, es justo que reciban una remuneracion especial. Se trata en este caso de una obra de primordial importancia i cuyo índice ha demandado una labor mui considerable.

El señor **Reyes**.—Sí, por las razones que acaba de dar el honorable Senador por Curicó.

El señor **Claro Solar**.—Nó, porque si se concede esta gratificacion quedaria el Estado adeudando las correspondientes a los siete tomos anteriores de la misma obra.

El señor **Walker Martínez**.—Nó, porque si se establece el precedente de que los empleados de la Secretaría del Consejo de Estado tienen derecho a remuneracion especial por cada trabajo que ejecutan, en adelante no habria razon para no hacer estensivo el procedimiento a los demas empleados públicos, i en tal caso las rentas públicas no bastarian para este solo objeto.

El señor **Charme** (Presidente).—Se va a repetir la votacion.

El señor **Walker Martínez**.— Me permito llamar la atencion de mis honorables colegas a que el Ejecutivo solicita un suplemento de tres mil setecientos sesenta pesos a fin de completar, con los cinco mil pesos consultados en el presupuesto vijente para este mismo objeto, la cantidad de ocho mil setecientos sesenta pesos a que asciende el valor de la impresion del tomo octavo de la Recopilacion de Leyes. Ahora bien, ha nacido de iniciativa parlamentaria en la otra Cámara la idea de aumentar en cinco mil pesos la suma solicitada por el Ejecutivo a fin de conceder una gratificacion al personal de la Secretaría del Consejo de Estado por la no mui pesada labor de recortar las leyes i de enviarlas a la imprenta.

El señor **Reyes**.—¿Entónces la idea de conceder esta gratificacion es de iniciativa parlamentaria?

El señor **Walker Martínez**.—Sí, señor Senador; el Gobierno ha pedido fondos solo para pagar la impresion de la obra, i en la otra Cámara se propuso el aumento de la suma pedida a fin de conceder a los empleados de la Secretaría del Consejo de Estado que hicieron este trabajo una gratificacion de cinco mil pesos.

El señor **Lazcano**.—Por mi parte, me permito llamar la atencion del Senado a que los empleados públicos están obligados a desem-

peñar solo las funciones correspondientes a sus cargos i no a hacer trabajos extraordinarios, estraños a su mision, i cuando los ejecutan, la justicia i la equidad aconsejan remunerarlos tambien estraordinariamente. No nos ofusquemos: éste es precisamente el caso actual.

Repetida la votacion, se obtuvieron catorce votos por la negativa, diez por la afirmativa i una abstencion.

Al votar:

El señor **Reyes**.—Considero que seria justo conceder esta gratificacion por las razones que ha espresado el honorable Senador por Curicó, pero por lo que acabo de oir al honorable Senador por Santiago, el Gobierno no la ha solicitado i como es irregular que ella nazca de la iniciativa parlamentaria, voto que nó.

El señor **Charme** (Presidente).— En consecuencia, queda aprobado el proyecto en la forma propuesta por el Presidente de la República.

Gratificacion a oficiales i tropa del Ejército

El señor **Montenegro** (Ministro de Guerra).—Sé acaba de dar cuenta de un informe de la Comision Permanente de Presupuestos acerca de un mensaje en que se solicitan fondos para pagar, hasta fines del presente año, las gratificaciones que tienen derecho a percibir los oficiales de guerra e individuos de tropa del Ejército con arreglo a la lei orgánica de 1912.

Me permitiria invocar el asentimiento unánime del Senado a fin de que se tomara en consideracion este mensaje sobre tabla.

El señor **Charme** (Presidente).—Si no hubiera inconveniente, se discutiria sobre tabla el proyecto a que se ha referido el señor Ministro.

Queda así acordado.

El señor Secretario da lectura al mensaje del Presidente de la República que termina proponiendo el siguiente proyecto de lei:

«Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para que invierta hasta la cantidad de trescientos cincuenta i dos mil setecientos cincuenta i nueve pesos cincuenta i dos centavos, en atender, hasta fines del presente año, al pago de la gratificacion de los oficiales de guerra, oficiales de sanidad, profesores de instruccion primaria e individuos de tropa, en conformidad a la lei número 2,644, de 22 de febrero de 1912.

El gasto correspondiente se deducirá del

ítem 706, de la partida 32 del presupuesto vijente del Ministerio de Marina.»

Lee en seguida el informe de la Comision Permanente de Presupuestos en que propone se redacte el inciso segundo en la forma siguiente:

«El ítem 706 del presupuesto de Guerra vijente, que consulta la suma de trece millones ciento treinta i un mil pesos, moneda nacional de oro, para el pago de las cuotas de los buques i material de artillería en construccion i para diferencias de cambio en el pago de los sueldos de los jefes i oficiales i tripulaciones que se trasladen al extranjero, se rebajará en una suma equivalente a la autorizacion concedida por el artículo anterior.»

El señor **Charme** (Presidente).—En discusion el proyecto, conjuntamente con la modificacion propuesta.

Sin debate se dió por aprobado en la forma propuesta por la Comision, con la abstencion del señor Claro.

Arrendamiento de terrenos magallánicos

El señor **Charme** (Presidente).—Figura tambien entre los asuntos de fácil despacho anunciados para la presente sesion el proyecto que concede fondos para los trabajos preparatorios del arrendamiento de terrenos magallánicos.

El señor Secretario da lectura al mensaje del Presidente de la República que termina con el siguiente proyecto de lei:

«Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República para invertir hasta la cantidad de cincuenta mil pesos para atender a los trabajos preparatorios del arrendamiento, en pública subasta, de terrenos magallánicos.»

Lee en seguida el informe de la Comision Permanente de Presupuestos en que recomienda al Senado de su aprobacion al proyecto en los mismos términos en que está redactado.

El señor **Charme** (Presidente).—En discusion jeneral i particular el proyecto.

Sin debate se dió tácitamente por aprobado.

Transformacion de la ciudad de Santiago

El señor **Charme** (Presidente).—Entrando a la hora de los incidentes, puede usar de la palabra el honorable Senador por Santiago, señor Valdes Valdes.

El señor **Valdes Valdes**.—En dias pasados, en la Honorable Cámara de Diputados se

presentó, por el Diputado señor Herrera Lira, una mocion referente a la transformacion de la ciudad de Santiago, en la cual, despues de hacer algunas observaciones sobre los inconvenientes que tiene dar a las calles un ancho fijo de quince metros, propone lo siguiente:

«Artículo único.—Derógase la lei número 2,203, de 16 de setiembre de 1909, i miéntras se dicta la lei de transformacion de Santiago, los permisos para edificar se darán por la respectiva oficina municipal sobre la misma línea antigua.»

Dice algo mas el artículo, pero este es el punto grave.

Durante algun tiempo, i en conformidad a la lei vijente, se han estado retirando de la línea antigua las casas de nueva construccion, hasta dar a las calles un ancho de quince metros. Si en adelante se volviera a la antigua línea, tendríamos agravado el defecto que se nota en todas las calles, pues ya muchas casas han tomado la nueva línea; de manera que, al volver a la antigua, tendremos para muchos años, los mismos zig-zags que hoi vemos, con tendencia a desaparecer con las nuevas construcciones.

El proyecto de transformacion de Santiago, presentado por la comision nombrada por el Gobierno, subsana este inconveniente, pues establece que la comision de transformacion resolverá en cada caso lo que sea mas conveniente hacer; así, por ejemplo, si en una calle hai una sola casa que se ha retirado de la línea antigua, se abandona la nueva línea i se sigue la antigua; i si, por el contrario, son muchas las casas que se han retirado, se sigue ensanchando la calle con las nuevas construcciones. Si en una calle hai varias cuadras que tienen ya la nueva línea, conviene mas continuar la rectificacion de toda la calle que mantener el zig-zag que se produciria volviendo a la antigua línea.

Se han hecho algunas sbservaciones contra el proyecto presentado por la comision entre otras, que costaria mucho dinero su realizacion. A este respecto bastará pensar cuántos millones de pesos se han gastado en hacer los actuales serruchos que tenemos en la ciudad, para comprender que con esos fondos se habria llevado a cabo la mayor parte de la transformacion de Santiago, si se hubiera seguido un plan correcto en lugar del sistema desgraciado que se ha puesto en práctica i que permanece vijente.

Por otra parte, en muchos casos, la transformacion no solo no demandaria gasto alguno, sino que dejaria utilidades; así, por ejem-

plo, comprar, como se propone, las propiedades de muchas de las callejuelas que rodean al cerro de Santa Lucía para venderlas después de hecha la transformacion i con frente a una gran avenida, dejará ganancia i no pérdidas. Lo mismo se hace en el proyecto con algunos terrenos de la Quinta Normal, que hoy tiene uno de sus frentes a una calle mui infeliz, pero que mas tarde lo tendrian a una avenida hermosísima, a cuya orilla se venderia el terreno a precios que dejarian gran utilidad. Con el local que ocupa actualmente la cárcel se hace tambien un gran negocio. Se ha pensado construir dos pisos mas al edificio actual, porque ya no caben allí los reos; pero, segun la comision, seria mas conveniente edificar otra cárcel en un terreno distinto i vender la propiedad en que está ahora, que es valiosa por su vecindad a la estacion Mapocho i por lo mismo inaparente para cárcel.

Por eso hai cierta impresion errónea cuando se dice: ¿con qué dinero se va a hacer la transformacion? Porque mucha parte de la transformacion produce en vez de consumir. Por otra parte, esa transformacion se hace gastando bien i sin perturbar a la ciudad ese mismo dinero que se está ahora gastando mal.

La gran avenida que va al sur, como se dice en el proyecto, se hará cuando se pueda, cuando se contrate con alguna sociedad que quiera ejecutar el trabajo. De manera que si no se contrata, no se hace ningun gasto.

La misma lei que se dictó hace pocos dias para que no sea la Municipalidad la que pague las espropiaciones, sino una comision, justifica el despacho de este proyecto, que crea una junta de transformacion de Santiago.

Se dice tambien que con qué dinero se van a edificar las nuevas casas i que se edifica poco en Santiago, porque no hai dinero con qué hacerlo. Entónces, precisamente, es éste el momento de despachar el proyecto para que, cuando se edifique, se edifique en conformidad a él i no en conformidad al sistema defectuoso que tenemos ahora.

El caso mas curioso que a este respecto puede presentarse i que es mui oportuno, es el de la formacion de la plaza de la Estrella en Paris. Cuando se trató de este asunto se dijo que era un absurdo hacer esa plaza en un despoblado, i los que así objetaban, tuvieron razon durante diez o quince años; pero ahora aquel es el barrio mas hermoso de Paris, porque se ha edificado dentro del plan aprobado entónces, cuando no habia edificios

i se podia, por consiguiente, trazar el plan como se quisiera.

Crear, pues, cuando se trata de transformar una ciudad, que el proyecto debe despacharse en los momentos en que se va a edificar, es un error. Lo que debe hacerse es prever, es preparar la edificacion con tiempo i no precipitarla en el último momento.

Por eso la solucion está en despachar el proyecto de la Comision, i si el señor Ministro del Interior enviara al Congreso un mensaje con el proyecto presentado por la Comision que nombró con tal objeto, se habria visto la conveniencia de su despacho, porque él salva el inconveniente actual i prepara el futuro sin obligar a nadie a edificar precipitadamente.

En otras partes los Gobiernos son tan previsores que llegan hasta a comprar terrenos cerca de las ciudades para plantar bosques en ellos, a fin de que, cuando el crecimiento natural de éstas llegue mas afuera de esos terrenos, quede dentro de la ciudad un hermoso bosque que no seria posible hacer cuando los terrenos hubieran adquirido un gran valor.

En una palabra, la síntesis del proyecto de transformacion de la ciudad de Santiago es la prevision, con la cual han podido transformarse otras ciudades, i que no nos encontremos mas tarde sin planos en conformidad a los cuales debe desarrollarse la ciudad.

Estas eran las observaciones que queria hacer, i dejo la palabra.

Preferencia

El señor **Quezada** (Ministro de Hacienda).—Me permito rogar al Honorable Senado que se sirva prestar su atencion, en el momento que le sea posible, a dos proyectos relacionados con el Ministerio de Hacienda, que han venido de la otra Cámara.

El primero tiene por objeto facultar al tesorero fiscal de Santiago para delegar en los tesoreros comunales el cobro de la contribucion de haberes, i el otro es el proyecto relativo al auxilio a los productores de salitre.

El señor **Charne** (Presidente).—¿Su Señoría desearia que se pusieran en la tabla de fácil despacho?

El señor **Quezada** (Ministro de Hacienda).—Sí, señor Presidente.

El señor **Urrejola**.—¿Por qué no se tratan a segunda hora?

El señor **Claro Solar**.—Me opongo, porque la de hoy es sesion especial, i está destinada a la marina mercante.

El señor **Yáñez**.—El primero podría discutirse inmediatamente i el segundo en la sesión de hoy, de seis a siete.

El señor **Claro Solar**.—Tambien está destinada esa hora a la discusión de la lei sobre marina mercante.

El señor **Charme** (Presidente).—Quedarán anunciados los proyectos a que se refiere el señor Ministro para la tabla de fácil despacho de la sesión del sábado.

El señor **Gatica**.—Ruego al señor Presidente que anuncie tambien para la tabla de fácil despacho de la sesión del sábado un proyecto que tiene por objeto autorizar al Gobierno para contratar un empréstito hasta por veinte millones de pesos destinado a adquirir equipo para el Lonjitudinal Norte, el Lonjitudinal i el Ferrocarril Central.

Como va a terminar el actual periodo ordinario de sesiones, es absolutamente necesario despachar el proyecto en este periodo, porque despues faltaria tiempo para contratar el material.

El señor **Charme** (Presidente).—Queda anunciado el proyecto para la sesión del sábado.

Terminados los incidentes.

Eleccion de Comision Conservadora

El señor **Charme** (Presidente).—Corresponde elejir los miembros que, por parte del Senado, deben formar parte de la Comision Conservadora.

Se suspenderá la sesión por cinco minutos, a fin de que los señores Senadores puedan ponerse de acuerdo en la votación.

Se suspendió la sesión.

El señor **Charme** (Presidente).—Continúa la sesión.

Se va a proceder a la votación.

Practicado el escrutinio, siendo veintiocho el número de votantes, dió el siguiente resultado:

Por el señor Letelier.....	26	votos
» » » Varas.....	26	»
» » » Barros E.....	25	»
» » » Claro S.....	25	»
» » » García de la H.....	25	»
» » » Alessandri (A).....	23	»
» » » Feliú.....	23	»
» » » Yáñez.....	23	»

El señor **Charme** (Presidente).—Visto el resultado de la votación, quedan proclamados como miembros de la Comision Conservadora

los señores Letelier, Varas, Barros E., Claro Solar i García de la Huerta. Los otros tres señores Senadores que figuran en el escrutinio han obtenido igual número de votos entre sí.

El señor **Alessandri** (don Arturo).—Pido, señor Presidente, que se proclame a los señores Yáñez i Feliú, pues, por mi parte, declino el cargo para que quede resuelto el empate.

El señor **Yáñez**.—Yo me veo en la necesidad de renunciar, no por la circunstancia del empate, sino porque no me será posible asistir a las sesiones de la Comision Conservadora, de tal manera que mi elección no tendria objeto. Ruego, pues, a los otros dos señores Senadores que han obtenido votos que acepten el cargo, que ellos pueden desempeñar, i que se me elimine a mí, con lo cual se me hace un servicio.

El señor **Charme** (Presidente).—No sé si la Cámara aceptará el procedimiento propuesto. Si no hai inconveniente se podría dar por aceptada la renuncia que formula el señor Senador por Valdivia.

El señor **Aldunate**.—El caso no es materia de renuncia.

El señor **Charme** (Presidente).—Podrian quedar designados como miembros de la Comision los señores Alessandri i Feliú.

El señor **Walker Martínez**.—Sinsentar precedente

El señor **Charme** (Presidente).—Queda así acordado.

Se suspende la sesión.

Se suspendió la sesión.

SEGUNDA HORA

Marina mercante

El señor **Charme** (Presidente).—Continúa la sesión.

Continúa la discusión del proyecto sobre primas a la navegación.

En la última sesión quedó para ser votado el artículo 20.

Se va a leer el artículo.

El señor **Secretario**.—El artículo 20 del proyecto de la Comision dice como sigue:

«Artículo 20. Los buques de mocion o propulsion mecánica que tuvieren carrera fija entre Valparaiso i Panamá o Colon, gozarán de un aumento de diez centavos, oro de dieciocho peniques, por tonelada, sobre la prima que les corresponda segun el artículo 11, si hicieren sus viajes con arreglo a itinerarios aprobados por el Presidente de la República, sin perjuicio del aumento a que puedan tener derecho de conformidad con el artículo 16;

los que hicieren el cabotaje al sur de Valparaíso, con carrera fija hasta las provincias de Llanquihue i Chiloé, con arreglo a itinerarios aprobados por el Presidente de la República, gozarán de un aumento de prima de veinte centavos, oro de dieciocho peniques, por tonelada, en la misma forma; i si lo prolongasen a puertos nacionales al sur del paralelo 43, aunque estiendan sus viajes al extranjero, gozarán de un aumento de prima de treinta centavos, oro de dieciocho peniques, por tonelada, en igual forma».

El señor **Walker Martínez**.—Pido que la votacion sea nominal, a fin de deslindar responsabilidades para el futuro.

El señor **Yáñez**.—Deseo aprovechar esta oportunidad para decir dos palabras ántes de que se vote el artículo.

Estos diversos proyectos sobre proteccion a la marina mercante están en discusion en el Senado desde principios de 1916. Se discutieron en las sesiones ordinarias de ese año, en las sesiones estraordinarias de 1916 a 1917 i en todo el período ordinario actual.

Este conjunto de proyectos, o sea el proyecto de la Comision, obedecia a un cierto plan, a una cierta idea, i estaba combinado de tal manera que debia producir la proteccion de la marina mercante en su verdadero aspecto, dentro del criterio que la Comision tuvo. El Honorable Senado se pronunció por mayoría de votos en favor de los proyectos redactados por la Comision; pero en la discusion particular ha habido observaciones por parte de algunos señores Senadores en el sentido de objetar algunos artículos.

Creo que un proyecto de esta clase no puede seguir tratándose en esta forma, i aunque estemos en la discusion particular, habria conveniencia en procurar un acuerdo. Lo que el pais necesita es que se despache la proteccion a la marina mercante, i que ella se despache rápidamente.

Creo interpretar el pensamiento de la Comision al decir que no tenemos el ánimo de imponer el proyecto tal como la Comision lo redactó. Es una cosa difícil armonizar todas las opiniones, pero, es menester que lleguemos a un acuerdo a fin de poder despachar este asunto.

Todos los paises del mundo, en los momentos actuales, están preocupados de la organizacion del transporte marítimo. Es esta una necesidad de gran importancia; pero, entre nosotros, esta necesidad es mucho mayor, en atencion al alejamiento relativo en que nos encontramos de los grandes mercados.

Puede decirse que no tenemos otro medio

de comunicacion con ellos que el del movimiento marítimo. El movimiento terrestre no nos lleva con la misma facilidad que el transporte marítimo a los grandes mercados de consumo. Podemos, en los dias que quedan de sesiones (en la confianza de que el Gobierno habrá de prorrogar las sesiones ordinarias), llegar a un acuerdo que creo no seria difícil, dado el buen espíritu que a todos nos anima para buscar una solucion que sea como un resultado de las opiniones dominantes en el Senado.

Si siguiéramos en la forma en que vamos discutiendo artículo por artículo, en condiciones de producir votaciones que muchas veces no reflejan sino la agitacion que produce el debate, hacemos una obra excesivamente lenta, vamos a discutir mucho i a no hacer nada.

Por estas razones invoco la benevolencia de mis honorables colegas para buscar una solucion de concordia i de conciliacion. Apartemos todo aquello que pueda dar lugar a resistencias para que despachemos la lei dentro del propósito manifestado por la Honorable Cámara, al aprobar en jeneral el proyecto, es decir, para llegar a la proteccion eficaz de la marina mercante nacional.

El artículo que está en votacion, es interesante, i seria de desear que el Senado le prestara su aprobacion, pues es el medio de obtener que haya seguridad en los transportes dentro de los puertos de la costa del pais. La proteccion de la marina mercante nacional exige que tengamos fletes. Ciertos lugares no dan todavía el movimiento de carga suficiente para mantener el tráfico marítimo.

En cuanto a lo que se refiere a la navegacion entre Punta Arenas i los puertos del norte del pais, el movimiento de carga entre estos puertos no es suficiente para mantener la expectativa de la regularidad del transporte si no damos subvencion. Este artículo viene pues a ser imprescindible; de otro modo se verán privados algunos puertos de transportes marítimos i en cierto sentido aislados de todo comercio.

Por estas razones yo apoyo este artículo, i le daré mi voto. Independientemente de esto repito que hai la conveniencia de buscar una solucion práctica con el objeto de llegar a un acuerdo para facilitar el despacho del proyecto.

El señor **Mac Iver**.—Me permitirá señor Presidente, ya que ha hecho uso de la palabra el honorable Senador por Valdivia sobre esta cuestion, responder a las ideas emitidas por el señor Senador.

Por mi parte, creo que en veinte minutos o media hora podríamos ponernos de acuerdo i despachar la ley de proteccion a la marina mercante nacional. Pero es necesario para esto, separar del proyecto toda idea que sea ajena a la proteccion que se busca; toda idea que no se conforme con una ley como ésta, que va a ser de efectos permanentes.

Cómo no habria de querer que se comunicaran comercialmente los puertos del extremo sur de la República con los del centro i del norte; i, si aquello no es posible hacerlo dentro de la libertad de la navegacion i la proteccion comun, cómo, repito, me he de oponer a que se subvencionen una, dos o tres líneas de vapores. Pero esto no se consulta aquí; no se trata de una subvencion a una, dos, tres o cuatro líneas, sino que se trata de proteger el millaje.

Se quiere proteger, crear un interes primordial preferentemente en la navegacion en el sur, a las compañías establecidas o que se establezcan con la garantía de esta preferencia, en circunstancias que importan un monopolio. Esto va a dar un resultado funesto para la libre concurrencia.

Esto es el desmedro de la proteccion a la marina mercante i en el norte este peligro es mucho mas grave. Desde luego, como lo confiesa el honorable Senador por Valdivia no necesita proteccion la navegacion a Panamá, porque se protege sola.

I en el norte, ¿qué efecto se produciria con esta proteccion? El monopolio, la exclusion en daño de nuestra marina mercante. Para el sur, nadie viene a intervenir en nuestra navegacion costanera; pero en el norte está la costa del Perú, del Ecuador, de Colombia, de Méjico i de Estados Unidos, i entónces el vacío que haríamos con la creacion de este monopolio ¿quién lo vendria a ocupar?

Por eso, yo he dado una importancia mui considerable a este artículo, i creo que si esto pasa no habrá proteccion a la marina mercante nacional. Repito que yo no me opongo a estas subvenciones, pero deseo que las estudie el Gobierno, i que sean estampadas en un contrato i no en la ley. No caben en la ley estas subvenciones. Como he tenido ocasion de manifestarlo, yo deseo que este proyecto salga prestijado con una reglamentacion que permita desarrollar nuestra marina mercante. Tengo interes en esto; mas que interes, tengo cariño por nuestra marina mercante nacional; pero la deseo próspera, la deseo eficaz. Debemos apartarla de todo escollo en que pueda naufragar.

Por mi parte, estoi llano a que despache-

mos este proyecto, pero no creo que para ello haya necesidad de prorrogar las sesiones ordinarias del Congreso, prórroga que jeneralmente no conduce sino a perturbaciones administrativas.

El señor **Walker Martínez**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Claro Solar**.—Reclamo del estado del debate. Estamos en votacion i no es posible que nos engolfemos en una nueva discusion.

El señor **Walker Martínez**.—Yo dejo constancia de que no se ha reclamado en el primer momento cuando usó de la palabra el señor Senador por Valdivia ni tampoco despues cuando ha hablado el Senador de Atacama, i ahora se me impide a mí hablar.

En la prensa se ha presentado al señor Mac Iver i a mí como obstructores de esta ley i aquí se confirma ahora esta idea impidiéndonos explicar nuestra actitud.

El señor **Charne** (Presidente).—Se procederá a votar.

El señor **Walker Martínez**.—Dada la importancia que tiene el artículo en el carácter jeneral de la ley, insisto en mi peticion de que la votacion sea nominal.

El señor **Charne** (Presidente).—En este momento me pide el honorable Senador por Ñuble que nos constituyamos en comité, a fin de llegar a un acuerdo.

El señor **Walker Martínez**.—Hai una votacion pendiente, i no se puede suspender la sesion. Yo reclamo ahora el cumplimiento del Reglamento.

El señor **Tocornal** (Ministro del Interior).—Rogaria al honorable Senador que no insistiera.

El señor **Walker Martínez**.—Insisto, señor Presidente.

El señor **Charne** (Presidente).—En votacion el artículo.

Votado el artículo, resultó desechado por doce votos contra diez, habiéndose abstenido de votar el señor Valdes Valdes.

Votaron por la afirmativa los señores:

Alessandri Arturo	García de la Huerta
Alessandri J. Pedro	Gatica
Brina	Tocornal
Claro	Varas
Escobar	Yáñez

Votaron por la negativa los señores:

Aldunate	Charne
Barros Errázuriz	Echenique
Correa	Feliú

Letelier
Mac Iver
Ochagavía

Ovalle
Urrejola
Walker Martínez

Durante la votacion:

El señor **Aldunate**.—Voi a esplicar mi voto.

He sido partidario, he sostenido en otras ocasiones, las sobreprimas en favor de aquellas naves que se sujeten a itinerarios especiales fijados por el Presidente de la República, i esto, por favorecer al pais, que no tiene bastante desarrollo comercial, i que mediante este estímulo puede alcanzarlo.

He aceptado tambien la sobreprima a los buques que hagan la carrera entre puertos de la República; pero, no acepto la idea de darlas a cualquier nave que haga la navegacion entre Panamá i Punta Arenas, porque esto seria desvirtuar por completo la idea que se ha tenido.

Como en el estado actual del debate no se puede dividir la votacion, tengo forzosamente que votar que nó.

El señor **Claro Solar**.—Lea Su Señoría el artículo 5.º del proyecto sobre esta materia, que lleva la firma de Su Señoría.

El señor **Walker Martínez**.—Estamos en votacion. Si la discusion se cierra para unos, debe tambien cerrarse para los otros.

El señor **Valdes Valdes**.—No voto, porque habiendo la posibilidad de un acuerdo, parece mas natural ponerse primero de acuerdo i votar despues, que no votar primero i buscar el acuerdo en seguida.

El señor **Charme** (Presidente).—En discusion el artículo 21.

El señor **Secretario**.—Dice como sigue:

«Artículo 21. Los buques de cualquiera clase que hagan el tráfico entre algun puerto de Chile i otro de Estados Unidos de América, Argentina, Uruguay, Brasil, o algun puerto de Europa, sea que se dediquen esclusivamente al transporte de carga, sea que transporten pasajeros i carga, gozarán de las primas indicadas en el artículo 11, segun su clase, sin derecho al aumento establecido en el artículo 16; pero con una sobreprima de diez centavos oro de dieciocho peniques por tonelada de registro; aunque no tengan carrera fija; siempre que sean naves chilenas i que pertenezcan a personas o sociedades chilenas o extranjeras domiciliadas en Chile».

El señor **Mac Iver**.—Pido la supresion de este artículo, o mejor dicho, digo que votaré en contra de él.

Las razones son las mismas que espresé al discutirse el artículo anterior, con un agregado mas: que este artículo, al lado de una pro-

teccion especial que se concede a las naves que hacen la navegacion interoceánica, quita la proteccion jeneral establecida en los artículos anteriores.

No sé si mis honorables colegas se han fijado bien en la redaccion de este artículo. En el artículo 16 se estableció una proteccion basada en el andar de la nave; aquí se le quita i se establece, en cambio, otra proteccion especial, que tambien se quita si no se reunen ciertas condiciones.

Señor, si estamos protejendo las naves, la construccion mas perfecta de sus máquinas i de sus cascos. ¿Con qué objeto le quitamos aquí todo eso que ya le hemos concedido?

Yo no me esplico esto, i desearia oír qué fin persigue la Comision en quitar su privilejio por velocidad a los buques que van al Brasil, Europa o a otras partes, i por qué se le quita tambien en ciertos casos la proteccion de diez centavos ya concedida.

Esto aparte de la redaccion, que no es mui aceptable.

Se dice aquí: «siempre que sean naves chilenas, o pertenezcan a sociedades domiciliadas en Chile». Esto ya está dicho. No damos ninguna clase de proteccion a naves que no sean chilenas, i no puede haber naves chilenas si no están domiciliadas en Chile; en este caso tienen derecho, segun la lei de navegacion, a usar la bandera chilena.

Por estos motivos, desearia que la Cámara no le prestara su aprobacion a este artículo.

El señor **Yáñez**.—Voi a dar una lijera contestacion al honorable Senador por Atacama.

Este artículo 21 tiene por objeto dar facilidades para que se establezca una navegacion mas o ménos regular entre los puertos chilenos i los de Estados Unidos, Argentina, Uruguay, Brasil, etc., i no se ha tomado en cuenta aquí la rapidez del viaje precisamente como un medio de facilitar esta navegacion, para que haya buques que aun haciendo un gasto mínimo de carbon puedan hacer esos viajes en condiciones de seguridad, lo que por otra parte proporciona mayores transportes al comercio chileno. Por esta razon no se ha tomado en cuenta la rapidez del viaje, como se hacia en el artículo 16.

Creo que estas pocas palabras bastarán para esplicar al honorable Senador por Atacama el alcancé del artículo.

El señor **Mac Iver**.—Todo esto es inespliable.

Si hai interes en que se establezca la navegacion entre Europa o Estados Unidos i la costa oriental de la América con Chile, ¿có-

no debe buscarse ese interes? ¿Privando a la nave de la proteccion jeneral concedida ya al millaje, o dándosela, i si se quiere, dándole aun una prima mas? Me parece que debe buscarse la segunda manera, de modo que en vez de privarla del derecho que tenia por su andar, debemos mantenerlo, i si se cree que es necesario aumentarlo, debemos aumentarlo.

Aparte de esto, señor Presidente, ¿qué interes especial tenemos nosotros en la navegacion a los puertos de Europa? ¿Qué interes tenemos en la navegacion a los Estados Unidos que se encuentran en el mismo caso? ¿I para los puertos de la costa central de América?

¿Para eso vamos buscando la proteccion de la marina mercante nacional en proporcion al millaje? ¿No es bastante la proteccion al millaje? Pues aumentémosla.

Así pues yo formularia indicacion en ese sentido.

El señor **Charme** (Presidente).—Ofrezco la palabra.

El señor **Claro Solar**.—¿Ha formulado alguna indicacion el honorable señor Senador de Atacama?

El señor **Charme** (Presidente).—El honorable señor Senador de Atacama ha dicho solo que votaria en contra de este artículo.

El señor **Claro Solar**.—Este artículo tiene por principal objeto establecer la navegacion entre nuestros puertos i los de la costa oriental de América; navegacion que no ha podido conseguirse en condiciones convenientes. No hai intercambio alguno entre los puertos de Brasil i los nuestros, ni entre Buenos Aires i los puertos chilenos. Los fletes que se consiguen ahora son prohibitivos; el flete que se haga entre estos puertos es superior al que se haga por el trasporte de mercaderías de Valparaiso a Liverpool.

El señor **Yáñez**.—En la navegacion interoceánica hai dos clases de buques: unos que llevan carga i pasajeros i necesitan tener velocidad, porque los pasajeros necesitan de la rapidez. Estos buques llevan carga privilegiada de mas urjencia; i otros que son los que en el lenguaje de los marinos se llaman *trosus*, que son los que hacen una navegacion lenta, económica i llevan casi esclusivamente carga.

Ejemplo de éstos han sido los primeros buques alemanes que vinieron a Chile i los cuales tomaron un incremento considerable en la navegacion en nuestras costas porque dieron facilidades para el trasporte de carga en condiciones económicas.

Nosotros no podemos pretender que desde el primer momento tengamos grandes transatlánticos de los que hacen viajes en las costas de Estados Unidos o Europa, porque esos buques al andar necesitan consumir una gran cantidad de carbon, que no aumenta en proporcion al millaje sino en propocion mas i mas alta al pasar de una milla a otra.

Debemos favorecer la navegacion económica, para la cual necesitamos tener buques que gasten poco carbon i para que esta navegacion se establezca en el pais es menester darle facilidades i franquicias. La lei debe favorecerla en forma que consulte sus intereses.

Por eso en este artículo se suprime la idea de proteger la navegacion especial, la rápida, a fin de favorecer la económica.

El señor **Charme** (Presidente).—Ofrezco la palabra.

En votacion el artículo.

Puesto en votacion el artículo, fué aprobado por trece votos contra diez.

El señor **Charme** (Presidente).—En discusion el artículo 22.

El señor **Secretario**.—Dice así:

«Artículo 22. Los buques chilenos que se riquen al tráfico fluvial en cualquiera de los rios del pais que tienen barra, tendrán derecho a una prima de un peso oro de dieciocho peniques por tonelada de rejistro i por cada mil millas náuticas recorridas en cada año calendario.

Tendrán opcion a esta prima los buques que tengan mas de cincuenta toneladas de rejistro i de mocion o propulsion mecánica, aun auxiliar».

El señor **Mac Iver**.—¿No le parece a la Cámara que deberia decirse «que tengan mas de cien toneladas»? Una nave cualquiera tiene cincuenta toneladas.

El señor **Yáñez**.—Yo no le atribuyo grande importancia a que se eleve el monto del tonelaje de las naves; pero hago presente al honorable Senador de Atacama que aquí se trata de tonelaje de rejistro, i que, por consiguiente, cincuenta toneladas de rejistro representan cien o mas toneladas de capacidad.

Como se sabe, nuestros rios son de mui escaso fondo, i por esta razon no pueden los barcos llevar mucha carga. Cincuenta toneladas de rejistro seria talvez el máximo, a ménos que se adoptasen medidas conducentes a eliminar los bancos de arena. Respecto del rio Valdivia, puedo decir que el tonelaje que actualmente puede subir por él es considerablemente inferior al que subia hace diez o mas años.

Por lo demas, todo esto es inútil naturalmente si no hai puertos, si no se mejoran los existentes i si no se dragan los rios.

El artículo en debate ha querido favorecer la navegacion fluvial del pais. Es posible que, consultándose una disposicion como ésta, los poderes públicos se ocuparan de adaptar nuestros rios a condiciones de viabilidad.

El señor **Claro Solar**.—Voi a agregar solamente que la Comision tomó en cuenta todas las circunstancias que se acaban de anotar para modificar la regla establecida en el artículo 12, que no concedia la prima sino a los buques de mas de cien toneladas de rejistro; pero la Comision no pudo desentenderse de la situacion de nuestros rios, i queriendo fomentar la navegacion fluvial, creyó necesario alterar dicha regla reduciendo el tonelaje a la mitad.

El señor **Mac Iver**.—Nuestros rios navegables son mui pocos i los puertos a que salen los buques que navegan en tales rios son, por consiguiente, mui contados.

De modo que se trata de estimular la navegacion desde esos rios i puertos a Valparaiso, por ejemplo. I bien, para que esto valga la pena, hai que exigir que los buques que se dediquen a semejante navegacion, con derecho a primas, sean siquiera de cien toneladas, para no fomentar la navegacion que se haga en cachuchos indecentes de cincuenta o sesenta toneladas como algunos que hai en Valparaiso i otros puertos. ¿A qué proteger esa clase de naves? Lo que debemos estimular es la construccion de buques adecuados al comercio de fletes.

Por eso yo desearia que se estableciera que el barco de cien toneladas de rejistro tiene derecho a la prima, i que el que no tenga ese rejistro no tendrá derecho a la prima.

El honorable Senador por Valdivia hablaba de que cincuenta toneladas de rejistro eran cien toneladas de capacidad. El hecho puede ser exacto en casos mui determinados; pero, jeneralmente, no lo es. Esto depende en gran parte de la construccion del buque. Hai buques de cien toneladas que no pueden llevar cincuenta toneladas de carga.

El señor **Echenique**.—Yo desearia saber de alguno de los miembros de la Comision informante si en este artículo están tambien comprendidos los buques pequeños que surcan los rios i que no salen al mar.

El señor **Mac Iver**.—Entiendo que nó.

El señor **Echenique**.—Pero, segun la redaccion, están comprendidos. Van a cobrar la prima todos los buquecitos fluviales. Yo desearia que se esclareciera este punto.

El señor **Claro Solar**.—Yo no tengo inconveniente en aceptar la insinuacion del honorable Senador de Lináres.

El señor **Echenique**.—¿En qué forma quedaria?

El señor **Claro Solar**.—Quedaria en esta forma: «Los buques chilenos que sé dediquen al tráfico entre un punto de la costa atravesando los rios con barras...»

El señor **Walker Martínez**.—Atravesando las barras de los rios.

El señor **Yáñez**.—Mejor es decir «de navegacion fluvial i oceánica».

El señor **Charme** (Presidente).—Si no hai inconveniente, daré por aprobado el inciso 1.º con la modificacion propuesta.

Aprobado.

En votacion el inciso 2.º

Votado el inciso, resultó desechado por diez votos contra nueve.

El señor **Charme** (Presidente).—En discusion el artículo 23.

El señor **Secretario**.—Dice así:

«Artículo 23. El número de millas náuticas recorridas se calculará, para los efectos de esta lei, tomando por base la menor distancia marítima entre los puertos de partida i de llegada, determinada segun las tablas de navegacion aprobadas por la Direccion de la Marina Mercante; i la liquidacion de las primas correspondientes a cada año se hará a la fecha del 30 de junio».

El señor **Walker Martínez**.—Propongo que la frase «por la Direccion de la Marina Mercante» se sustituya por esta otra: «por las autoridades marítimas de la República».

La creacion de esta Direccion de la marina mercante es una idea que todavía no está aprobada, pues viene en un proyecto posterior. Si despues se aprueba la idea de la Comision, será la Direccion la que intervenga; en caso contrario, serán las autoridades existentes.

El señor **Claro Solar**.—Tiene mucha razon Su Señoría.

El señor **Charme** (Presidente).—Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no hai inconveniente, se dará por aprobado el artículo, con la modificacion propuesta.

Acordado.

En discusion el artículo 24.

El señor **Secretario**.—Dice así:

«Artículo 24. Las autoridades marítimas, con aprobacion de la Direccion de la Marina Mercante, podrán reducir, por via de pena, de un diez a un veinte por ciento el valor total de

las primas, en caso de infraccion de las leyes o reglamentos de la navegacion i en conformidad a los reglamentos que se dicten.

El señor **Walker Martínez**.—Este proyecto, que se llama de proteccion a la marina mercante nacional, que debia dar seguridades a los navieros, en este artículo hace precisamente lo contrario. Se convierte a la autoridad marítima en un poder judicial, pues se le da atribucion para imponer, por via de pena, el cercenamiento de las primas que la lei otorga. ¿Quién aplica las penas en Chile? ¿Es la autoridad administrativa? Nó, señor; para eso están los jueces. Este artículo modifica el réjimen ordinario, i ya por esta razon no podria prestarle mi aprobacion.

Pero hai aun mas. No se establece sobre qué cantidad se aplicará la reduccion. ¿Será sobre el total de las primas? ¿Será tan solo sobre las que correspondan al último viaje, o al viaje en que se cometió la infraccion? El artículo no lo dice. Por este motivo, agregado al que ántes manifesté, de que nadie puede ser privado de su derecho sin sentencia judicial, yo le daré mi voto en contra.

El señor **Yáñez**.—En el deseo de obtener el pronto despacho del proyecto, no tengo inconveniente para que se suprima este artículo.

Sin embargo, debo hacer presente que él ha tenido por objeto mas bien favorecer la aplicacion de las primas. La autoridad marítima tiene las facultades disciplinarias para compeler al cumplimiento de las leyes de navegacion. Pero, en fin, esta materia puede estimarse que es estraña al proyecto en discusion, i, como he dicho, convengo en que se suprima el artículo.

El señor **Charme** (Presidente).—Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate

Si no hai inconveniente, se dará por rechazado el artículo.

Acordado.

En discusion el artículo 25.

El señor **Secretario**.—Dice así:

«Artículo 25. Se prohíbe a los armadores establecer en los contratos de fletamento restricciones de las responsabilidades que les incumben segun el Código de Comercio, bajo la pena de ser privados de las primas que les correspondan, i sin perjuicio de las disposiciones de dicho Código.

El señor **Mac Iver**.—Yo votaré en contra de este artículo a fin de dejar las primas libres de toda cuestion.

El señor **Walker Martínez**.—Pero en este caso la pena seria aplicada por los tribuna-

les. Es, pues, mui diferente este artículo del anterior, que se ha suprimido.

El señor **Yáñez**.—Este artículo no hace mas que confirmar, ampliándola para darle mas eficacia, una disposicion que ya existe en el Código de Comercio. Las compañías de navegacion jeneralmente establecen en sus contratos de fletamento restricciones que son contrarias al derecho civil.

El señor **Mac Iver**.—Restricciones que no tienen efecto.

El señor **Yáñez**.—Efectivamente, no tienen efecto porque el Código de Comercio así lo dice, pero que en el hecho se establecen i ponen a los interesados en condiciones molestas. Por esto se ha querido acentuar mas las disposiciones del Código de Comercio, estableciendo como pena la pérdida de las primas.

El señor **Feliú**.—El Código de Comercio no contiene ninguna disposicion al respecto, en lo que se refiere a la navegacion. La en el porteo terrestre solamente, no en el porteo marítimo.

El señor **Yáñez**.—Pero de todas maneras, dentro de nuestra lejislacion jeneral no se pueden establecer en estos contratos disposiciones contrarias a las leyes.

El señor **Walker Martínez**.— Llamo la atencion del Senado a que convendria prohibir tambien a los navieros establecer tarifas diferenciales, caso que no está previsto en las leyes vijentes.

En Estados Unidos no se permite a ningun ferrocarril otorgar favores en el precio de los trasportes. Entre nosotros no existe esta prohibicion, i no es raro que un industrial o un productor obtenga una notable reduccion en el porteo de la carga que remite. De este modo sufren perjuicio los pequeños productores i comerciantes, que no pueden hacer contratos considerables que les permitan obtener una rebaja en el transporte.

Conoci el caso de una persona que remitia nueces a Montevideo, donde este artículo tiene gran demanda, con un flete inferior en un veinticinco a treinta por ciento a la tarifa corriente. Esto perjudicaba a los otros tenedores del artículo, hasta el punto de verse obligados a venderlo al comerciante que gozaba de la rebaja.

Si se va a dar primas a la navegacion para facilitar el comercio, es natural que se prohiban estas tarifas diferenciales.

El señor **Feliú**.—En la lei de ferrocarriles está establecida la prohibicion.

El señor **Walker Martínez**.—Entónces, el

mismo principio podríamos aplicar aquí respecto del porteo marítimo.

El señor **Yáñez**.—En principio, me parece bien la idea insinuada por el honorable Senador de Santiago; pero me parece que ella en contraria ciertas dificultades.

Desde luego, la materia no encuadra bien en una lei como ésta. I en seguida, para establecer la debida vijilancia habria que entrar en una inquisicion que podria perturbar el comercio marítimo.

El señor **Walker Martínez**.—A pesar de que, como lo reconoce el señor Senador por Valdivia, la idea que insinuaba es conveniente, me abstengo de hacer indicacion para que no se diga que trato de obstruir o demorar el proyecto.

El señor **Charme** (Presidente).—Ofrezco la palabra.

Si no hai inconveniente, se dará por aprobado el artículo.

Aprobado.

En discusion el artículo 26.

El señor **Secretario**.—Dice así:

«Artículo 26. Las naves que por lei especial o contratos con el Gobierno reciban otras subvenciones fiscales por servicios de navegacion, no tendrán derecho a las primas que se establecen en este título.»

El señor **Charme** (Presidente).—Ofrezco la palabra.

Si no se hace observacion, se dará por aprobado el artículo.

Aprobado.

En discusion el artículo 27.

El señor **Secretario**.—Dice así:

«Artículo 27. En caso de guerra todas las naves de la matrícula nacional quedarán a disposicion del Presidente de la República i si se hace uso de ellas, se indemnizará a los propietarios o armadores pagando el Estado por sus servicios el flete ordinario de la nave segun el término medio de los seis meses anteriores a la guerra, i correrá por cuenta del Estado el pago de las primas de seguro por todo el tiempo que el buque esté en su poder.»

El señor **Echenique**.—Creo conveniente que se modifique la redaccion de este artículo. No es el flete lo que debe pagarse por el Estado, sino un arriendo equivalente a la utilidad líquida que obtenia el dueño de la nave.

Hago indicacion en este sentido.

El señor **Claro Solar**.—La idea que se ha tenido en vista es precisamente la que indica el señor Senador por Linares.

El señor **Echenique**.—Pero es preciso de-

jar en claro que no se pagará el flete bruto, porque es preciso rebajar los gastos de la nave. A eso tiende mi indicacion.

El señor **Walker Martínez**.—Es indudable el derecho del Estado para tomar los buques en caso de guerra, como lo establece este artículo.

Pero encuentro un vacío, porque no se dice nada acerca de la transferencia de las naves en caso de guerra.

Si creamos una marina mercante, i queremos que nos sirva como auxiliar en caso de guerra, es preciso que la aseguremos para nosotros. Al declararse una guerra muchos buques cambian de bandera, lo que se hace con toda facilidad, i podria suceder que fueran a engrosar el poder del enemigo.

En todos los paises donde hai proteccion a la marina mercante está establecido que no pueden enajenarse los barcos sin permiso del Gobierno. En Alemania, por ejemplo, es preciso para la venta un permiso del Emperador.

Si no somos precavidos resultará que después de haber estado pagando primas por muchos años, no podremos contar con los buques para el evento de una guerra.

El señor **Claro Solar**.—Acepto la idea del honorable Senador por Santiago, que me parece mui conveniente. La cuestion solamente seria fijar las condiciones en que el Estado podria apropiarse de las naves.

El señor **Walker Martínez**.—De lo que se trata es de la prohibicion de enajenar las naves sin permiso del Gobierno. Si se deja completa libertad, en 24 horas podrian cambiar de dueño i de bandera todos los buques mercantes i quedarnos sin ellos al estallar el conflicto.

El señor **Claro Solar**.—Es difícil que el Gobierno se descuide hasta tal punto, es inverosímil que una compañía chilena pueda vender sus naves ántes que el Gobierno las tome. La mas elemental prudencia lo obliga a fijarse en esto.

Pero, la cuestion es dar forma a la idea propuesta por el señor Senador. Si Su Señoría la redacta consultando a la vez los intereses particulares i los del Estado, le daré mi voto con mucho gusto.

Respecto a la otra modificacion propuesta, no hai necesidad de hacerla, porque la idea del proyecto es la misma que la indicada por el honorable Senador por Linares, i ella está dentro de los términos que usa el Código de Comercio, que dice: «El fletamento es un contrato de transporte por el cual el naviero, personalmente o representado, arrienda a otro

la nave equipada i armada, i se obliga a conducir en ella a un lugar determinado, mercaderías o personas mediante un precio convenido. Este precio se llama *flete*.

De manera que la idea del arriendo está envuelta en el contrato de fletamento.

Lo que importa establecer es que el Gobierno no tiene derecho en caso de guerra para tomar las naves.

En cuanto al precio, para el caso de no haber acuerdo, podría adoptarse un procedimiento semejante al que fija la lei para la espropiacion de ferrocarriles.

De manera que no tengo inconveniente en aceptar la idea propuesta por el señor Senador por Santiago, buscándole una redaccion apropiada.

El señor **Mac Iver**.—Yo no tendria inconveniente en aceptar que se restringiera la libertad del propietario, para enajenar la nave siempre que se limitara la restriccion al tiempo de guerra.

El señor **Walker Martínez**.—Mi indicacion podría redactarse como sigue: «Las naves que en tiempo de paz hayan recibido subvencion del Estado, no podrán ser enajenadas a extranjeros en tiempo de guerra, salvo con permiso del Gobierno.»

El señor **Mac Iver**.—Me parece que la tendencia a enajenar las naves solo se manifiesta en caso de que con la guerra corran peligro. Entónces es natural que sus dueños quieran venderlas para no correr riesgos que pueden llegar hasta la pérdida de los barcos. Pero muchas veces sucede que no hai temor de peligro i no se produce aquella ánsia por enajenar los buques. Por ejemplo en el caso del Brasil, ¿qué peligro puede haber, cuando el enemigo no está en condiciones de dañar la navegacion que hace la marina brasilera?

Por el contrario, en el caso de la guerra de Chile con España, nuestro Gobierno tenia interes en que los chilenos enajenaran sus naves a neutrales. Las circunstancias pueden ser mui variadas como se ve.

En conclusion, reduciéndose la restriccion de enajenar al tiempo de guerra, yo acepto la idea propuesta por el señor Senador por Santiago.

El señor **Echenique**.—Volviendo sobre la observacion que hice, creo que hai un peligro en la redaccion del artículo, por que si por ejemplo un buque de tres mil toneladas cobra un flete de tres chelines por tonelada, esto representaria sesenta mil chelines, como utilidad, sin tomar en cuenta sueldos, salarios i demas gastos de la nave.

De modo que el artículo se presta a que le

presenten al Fisco las cuentas del gran capitán, cuando en mi sentir lo único que debe pagar el Gobierno es el exceso de las entradas sobre los gastos, es decir, la utilidad líquida.

El señor **Claro Solar**.—Esa es precisamente la idea del proyecto, señor Senador.

El señor **Echenique**.—Por esa misma razon pido que se aclare la redaccion del artículo, pues tal como está es por lo ménos ambigua.

El señor **Claro Solar**.—Muy bien. Podria decirse que el flete se pagará con arreglo a la utilidad obtenida por la nave en los seis meses anteriores a la guerra,

El único punto grave seria el modo de determinar cuál ha sido la utilidad de la nave.

El señor **Echenique**.—Eso puede determinarse por medio de los balances.

El señor **Claro Solar**.—Refiriéndome ahora a la indicacion formulada por el honorable señor Senador por Santiago, en la cual propone prohibir la venta de las naves sin permiso del Gobierno, tiene para mí ciertos inconvenientes.

El señor **Walker Martínez**.—No olvide Su Señoría que me he referido al tiempo de guerra únicamente.

El señor **Claro Solar**.—Pero entiendo que el señor Senador quiere tambien evitar la enajenacion en los preliminares de una guerra.

En cuanto al caso de guerra, apenas necesario recordar que el Gobierno ha tomado los buques mercantes cuando ha necesitado de ellos. Yo creo que podría decirse que en tiempo de guerra el Estado puede comprar las naves a tasacion de peritos, esto es, de un modo análogo al caso de espropiacion de un ferrocarril.

El señor **Walker Martínez**.—Lo que deseo es que el Estado pueda usar de los elementos que él mismo ha creado, cada vez i cuando los necesite.

Recordemos la guerra del Pacifico, que empezó con lentitud. Al principio el Gobierno tomó solo el *Rimac* i algun otro vapor de la Compañía Sud-Americana, dejándole los demas para hacer su tráfico. Despues, en el curso de la guerra, se tomaron algunos transportes mas, pero siempre quedaron vapores a la Compañía chilena para continuar su jiro, i esos vapores los tenia el Gobierno a la mano para usar de ellos en caso de necesitarlos.

Yo quiero que estos elementos creados por el Estado pueda él usarlos en cualquier momento de una guerra.

Cualquiera que sea la suerte de mi indicacion, pido que se vote.

El señor **Charme** (Presidente).—Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votacion, se dará por aprobado el artículo con la indicacion propuesta por el señor Senador por Lináres.

Aprobado.

En cuanto a la indicacion del señor Senador por Santiago, si no hai inconveniente tambien se dará por aprobada.

El señor **Claro Solar**.— Con mi abstencion, señor Presidente.

El señor **Charme** (Presidente).— Aprobada, absteniéndose de votar el señor Senador por Aconcagua.

Corresponde ahora ocuparse de los artículos que quedaron para segunda discusion.

En segunda discusion el artículo 1.º, correspondiente al artículo 11 del proyecto de la Comision.

El señor **Secretario**.—Dice así el artículo 11 del proyecto de la Comision:

«Artículo 11. Los buques destinados al transporte de pasajeros i carga que sean matriculados como buques chilenos para la navegacion costanera o de alta mar entre Punta Arenas i Panamá o Colon, recibirán, siempre que sus dueños sean personas o sociedades chilenas o extranjeras domiciliadas en Chile, las siguientes primas, que se pagarán por cada tonelada de registro, sobre cada mil millas náuticas recorridas durante el año calendario:

I. Buques con casco de fierro o acero:

a) De mocion o propulsion mecánica, treinta centavos, oro de dieciocho peniques.

b) De vela mistos (de mocion o propulsion mecánica auxiliar i vela), veinte centavos, oro de dieciocho peniques.

c) De vela, diez centavos, oro de dieciocho peniques.

II. Buques con casco de madera:

a) De mocion o propulsion mecánica principal o auxiliar, diez centavos oro de dieciocho peniques.

b) Sin mocion o propulsion mecánica, cinco centavos, oro de dieciocho peniques».

En la sesion de 9 del presente mes, el señor **Mac Iver** propuso que en el inciso a) del párrafo II se eleve el monto de la prima de diez centavos oro a veinte.

En la misma sesion el señor **Walker Martínez** hizo indicacion para que en el inciso primero, a continuacion de la palabra «siempre» se agregue la siguiente frase: «que su construccion sea posterior al año 1912»

El señor **Claro Solar**.—Este artículo i so-

bre todo la indicacion del señor Senador por Santiago, tienen relacion con el artículo 14.

El señor **Walker Martínez**.— Es verdad, pero en el artículo que se acaba de poner en segunda discusion es donde se puede con mas propiedad tratar la idea jeneral de si conviene o no fijar la edad que pueden tener los barcos que han de recibir estas primas. ¿Es prudente subvencionar todos los barcos, por viejos que sean? Yo creo que nó. Excluyendo los buques viejos procuraremos que se construyan en el pais, si no en este año, en los años próximos.

Hai en Chile una compañía de vapores que tiene, segun sus últimos balances, un activo de diez millones de pesos oro, de cuya suma tres millones están en buques i el resto en dinero depositado en los bancos. Creo que convendria estimular la inversion de estos siete millones en el aumento del material a flote, ya sea que la construccion de los barcos se haga en el pais o en el extranjero. Me parece que es mas práctico i mas ventajoso auxiliar estas construccion nuevas, que no adoptar la idea de dar primas a cascarones viejos que apenas tienen un andar de ocho o diez millas i que serian completamente inútiles para el transporte de tropas i para toda operacion de guerra, porque hoy dia un torpedo con proyectiles de seis o siete libras atraviesa con toda facilidad aquellos cascarones. Puede decirse que actualmente no hai aquí buque alguno apto para llevar tropas, ni por su velocidad ni por su sistema de construccion. Mientras que si ponemos esta cláusula fomentaremos la marina nacional de un modo efectivo, atendiendo no solo al comercio sino tambien a las necesidades militares del pais. Si abrigamos el anhelo patriótico de tener una fuerza capaz de auxiliarnos en caso de guerra i una marina capaz de servir mejor al comercio nacional, debemos recurrir a buques modernos.

Yo tomo los cinco años porque encontré esta idea en el artículo 14.

El señor **Claro Solar**.—Sin ánimo de volver al debate, quiero simplemente llamar la atencion a que la redaccion del artículo está manifestando que van a gozar de las primas los buques nuevos que se matriculen inmediatamente despues de contruidos. Por eso es que la idea del honorable Senador de Santiago es una materia distinta de la que se contempla en el artículo. Dice el artículo: «Los buques destinados al transporte de pasajeros i carga que sean matriculados como buques chilenos, etc.»

Ahora, posteriormente se establece cuál es el alcance de la prima, el artículo 13 dice:

«Art. 13. La prima indicada rejirá por el plazo de diez años contados desde la fecha en que se otorgue a la nave por primera vez, i será pagada íntegramente durante los primeros cinco años de navegacion; i con reduccion progresiva de un veinte por ciento anual en cada uno de los cinco años siguientes hasta su total estincion.

I en el artículo 14 se dice con mayor claridad todavía:

«Art. 14. Los buques de construccion extranjera, de cinco o mas años de edad, que sean incorporados a la marina mercante nacional, despues de la promulgacion de esta lei, no tendrán derecho a estas primas; pero los de esta edad, aun construidos en el extranjero, que se hallen matriculados actualmente como naves chilenas, tendrán opcion a ellas durante cinco años contados desde que esta lei éntre en vigor».

Como se ve, se niega en jeneral la prima a los buques viejos de construccion extranjera, esto es, a los de mas de cinco años, que se considera que no están en estado de prestar servicio eficiente. Se hace una escepcion a favor de los que ya están matriculados como buques chilenos, favoreciéndolos con el goce de primas durante cinco años. El honorable Senador por Santiago se opone, i contra sus ideas están las del señor Senador por Atacama.

En el artículo 11 se trata de buques nuevos, i por eso cuando se hicieron observacio-

nes a este artículo yo dije que por escepcion podria concederse prima a buques de mas de cinco años que se incorporen a la marina mercante dentro de los dos primeros años de vijencia de esta lei, disposicion que creia conveniente en atencion a que será mui difícil que tengamos pronto buques nuevos.

Así es que la idea del señor Senador por Santiago podria dejarse para considerarla al tratar del artículo 14, que se refiere a la edad de los buques para el efecto de que puedan gozar de las primas.

En el artículo 11 solo cábria tomar en cuenta la indicacion del honorable Senador por Atacama, que Su Señoría se propone completar, segun tengo entendido.

El señor **Walker Martínez**.— Yo propuse mi indicacion tomando la idea de las primeras líneas del artículo 14, que me parecia mui conveniente. Yo aceptaba esa idea como principio jeneral, i en ese concepto debia consignarse en el artículo 11. Hablé tambien de suprimir el artículo 14 porque si mi indicacion fuera aprobada, ese artículo quedaria reducido a establecer una escepcion, que estimo inaceptable.

De manera que la oportunidad para considerar mi indicacion es en el artículo que se está discutiendo i nó en el artículo 14.

El señor **Mac Iver**.— Pido la palabra.

El señor **Charme** (Presidente).— Ha quedado sin número la sala. Por este motivo, se levanta la sesion, quedando con la palabra el honorable Senador por Atacama.

Se levantó la sesion.