

Sesion 62.^a extraordinaria en 22 de enero de 1913

PRESIDENCIA DEL SEÑOR MATTE PÉREZ

Sumario

Acta de la sesion anterior.—Cuenta.—El señor Rivas Vicuña (Ministro de Hacienda), solicita preferencia para el proyecto que aumenta los sueldos de los empleados de aduana.—El señor Walker Martínez protesta contra ciertas alusiones personales que se le han dirijido en un artículo de la prensa.—Usa de la palabra sobre el mismo asunto el señor Urrejola.—Se aprueban algunas indicaciones de preferencia.—Se aprueban las modificaciones hechas por la Cámara de Diputados en el proyecto que modifica la lei de elecciones para el efecto de la próxima eleccion de Municipalidad de Santiago.—Se aprueban las modificaciones hechas por la Cámara de Diputados en el proyecto sobre arrendamiento de terrenos magallánicos.—Se pone en discusion el proyecto sobre proteccion a la Marina Mercante Nacional.—Usan de la palabra los señores Aldunate, Walker Martínez, Guarello i Matte (Ministro de Guerra i Marina).—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Aldunate Solar	Cárlos	Guarello	Anjel
Balmaceda	J. Elías	Lazcano	Fernando
Barros	E. Alfredo	Mackenna	Juan E.
Bascuñan	S. M. Ascanio	Rio del	Arturo
Búlnes	Gonzalo	Salinas	Manuel
Charne	Eduardo	Urrejola	Gonzalo
Echenique	Joaquin	Walker	Martínez J.
Eyzaguirre	Javier	Yáñez	Eliodoro

I los señores Ministros del Interior, de Hacienda, de Guerra i Marina i de Industria i Obras Públicas.

Acta

Se leyó i fué aprobada la siguiente:

SESION 61.^a EXTRAORDINARIA EN 21 DE ENERO DE 1913

Asistieron los señores: Matte Pérez, Aldunate, Balmaceda, Barros, Bascuñan Santa María, Búlnes, Correa, Echenique, Eyzaguirre, García de la Huerta, Lazcano, Mackenna, Montenegro, Ochagavía, Rio del, Rivera, Salinas, Tocornal, Urrejola, Valdes Valdes, Valderrama, Walker Martínez i Yáñez, i los señores Ministros del Interior, de Hacienda i de Industria i Obras Públicas.

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

Oficios

Uno de la Cámara de Diputados con que devuelve aprobado, con modificaciones, el proyecto de lei remitido por el Honorable Senado, que autoriza al Presidente de la República para dar en arrendamiento a la Sociedad Esplotadora de la Tierra del Fuego i a la Sociedad Ganadera de Jente Grande ciertos terrenos de la Isla Grande de Tierra del Fuego.

Quedo para tabla.

Informes

Uno de la Comision de Guerra i Marina recaido en el proyecto de lei propuesto en la mocion de los señores Senadores don Alfredo Barros Errázuriz i don Guillermo Rivera, que concede al mayor retirado de Ejército e inválido absoluto don Romilio Pamplona el goce del rango, prorrogativas, honores i sueldo co-

respondientes al empleo de teniente-coronel de Ejército, como si estuviera en servicio activo.

Pasó a la Comisión Revisora de Peticiones.

Solicitudes

Una de don Filadelfo Valenzuela, inspector de la policía de Valparaíso, sobre abono de servicios para los efectos de su retiro.

Pasó a la Comisión de Gobierno.

En la hora de los incidentes, usa de la palabra el honorable Senador de Lináres señor Echenique, quien reitera i amplía las observaciones que hizo en una sesión anterior a fin de manifestar la conveniencia de que se derogue la lei sobre Inspección de Casas de Préstamos.

El honorable Senador de Santiago señor Bascuñan, hace indicación para que pase a Comisión el proyecto de lei, remitido por la otra Cámara, sobre electrificación de las líneas de Valparaíso a Santiago i de las Vegas a los Andes de los Ferrocarriles del Estado.

El señor Barros Errázuriz, hace indicación para que se agregue al final de la tabla, acordada en sesión de ayer, el proyecto de lei de la otra Cámara que tiene por objeto someter las instituciones de ahorro a la vijilancia del consejo de la Caja de Crédito Hipotecario.

El señor Salinas hace indicación para que la sesión matinal del día de mañana miércoles, se destinó especialmente a continuar la discusión del proyecto de lei sobre Marina Mercante Nacional.

Con motivo de esta última indicación, usan de la palabra los señores Walker Martínez, Salinas, Aldunate i Búlnes.

El señor Presidente propone que, después de los incidentes, se discutan preferentemente, en la sesión de hoy, las ligeras modificaciones hechas por la Cámara de Diputados al proyecto de lei sobre arrendamiento de tierras magallánicas.

Terminados los incidentes, se procede a votar las indicaciones formuladas:

La del señor Presidente se da tácitamente por aprobada.

La del señor Bascuñan se da también por aprobada en la misma forma, acordándose pasar el proyecto a que ella se refiere a la Comisión de Industria i Obras Públicas.

La del honorable Senador por Llanquihue, señor Barros Errázuriz, se da también por aprobada con el asentimiento tácito de la Sala.

Votada la indicación del señor Salinas, para destinar la sesión matinal de mañana al proyecto sobre protección a la Marina Mercante, resulta aprobada por quince votos contra cuatro.

En conformidad al acuerdo recientemente adoptado, se toman en consideración las modificaciones introducidas por la otra Cámara en el proyecto de lei sobre arrendamiento de terrenos en Magallanes.

Se pone, en consecuencia, en discusión la modificación introducida en el artículo 4.º del proyecto, modificación que consiste en haber sustituido la frase que dice: «el ochenta por ciento de sus accionistas sean ciudadanos chilenos» por esta otra: «el ochenta por ciento del capital pertenezca a chilenos.»

El señor Aldunate considera que la modificación es aceptable porque corrige el artículo del Senado en un sentido conveniente, pero cree que, dentro de la idea de la otra Cámara, podría mejorarse la redacción exigiendo que sean chilenos los accionistas que representen a lo menos el ochenta por ciento del capital.

Después de un breve cambio de ideas, se acuerda suspender la discusión i que el señor Presidente del Senado se dirija al señor Presidente de la Cámara de Diputados a fin de obtener un acuerdo sobre la forma en que mejor convendría redactar esa parte del artículo.

Se pasa en seguida a tratar de las modificaciones introducidas por la otra Cámara en el Proyecto de Lei de Presupuestos de Gastos Públicos para 1913, en la parte correspondiente al Ministerio de Industria i Obras Públicas, i se adoptan las resoluciones que a continuación se espresan:

Sección de Industria

PARTIDA 14

Fomento Agrícola

La modificación relativa a corregir los errores aritméticos que aparecen en el primero de los ítem que figuran bajo el rubro: «Brigada para el tratamiento de las enfermedades de las plantas», se da tácitamente por aprobada.

Seccion de Obras Públicas

PARTIDA 20

Conservacion de Obras

La reduccion del ítem 784, para reparacion i construccion de puentes carreteros, etc., de trescientos ochenta i tres mil a trescientos setenta i tres mil pesos, resulta desechada por trece votos contra siete.

A peticion del señor Ministro, se toma en consideracion en seguida el aumento correlativo de un millon a un millon diez mil pesos hecho en el ítem 806, para atender a la construccion de puentes carreteros, etc., i se acuerda darlo por desechado con la misma votacion que la anterior.

El cambio de glosa del ítem 785, para conservacion i reparacion de caminos, es aprobado por quince votos contra cuatro.

La modificacion, que consiste en reemplazar por otros el ítem 787, resulta desechada por trece votos contra tres.

Se suspende la sesion.

A segunda hora, a indicacion del señor Presidente, se reconsidera el acuerdo adoptado en sesion a de ayer por el cual se resolvió no insistir en el rechazo de la modificacion introducida por la Cámara de Diputados en el rubro de las Legaciones de Méjico i de Venezuela i se acuerda tácitamente insistir en el rechazo de dichas modificaciones.

Continúa en seguida la discusion de las modificaciones en el Presupuesto de Industria i Obras Públicas.

PARTIDA 21

Gastos variable Jenerales de Obras Públicas.

La reduccion del ítem 793, para viáticos es de ingenieros, de doscientos mil a ciento ochenta mil pesos, se da tácitamente por aprobada.

PARTIDA 22

Construccion de Obras

Consideradas las modificaciones introducidas en el ítem 805, para pago de las obras de agua potable i alcantarillado, usan de la palabra los señores Echenique, Búlnes, Lazcano, Ministro de Industria, Eyzaguirre i Walker Martínez.

Cerrado el debate se da tácitamente por desechada la modificacion.

El nuevo ítem para pago del honorario del ingeniero don Jerardo van M. Brockman, incluido en la partida 23, se da tácitamente por aprobado.

Se pasa despues a considerar las modificaciones introducidas en la parte de la lei de Presupuestos correspondiente al Ministerio de Ferrocarriles, i se adoptan las siguientes resoluciones:

PARTIDA 4.^a

Ferrocarriles en explotacion

La modificacion referente a los ítem 39 i 40, que figuraba en el proyecto del Gobierno, se da tácitamente por aprobada.

En la misma forma se da por aprobado el aumento de diez a quince mil pesos del ítem 41, Inspector Jeneral de los Ferrocarriles Aislados.

La modificacion introducida en el ítem 48, que consulta sueldo para nueve inspectores de transporte, resulta aprobada por catorce votos contra cinco.

El aumento de cinco mil a ocho mil pesos del ítem 56, Abogados, se da tácitamente por desechada.

La modificacion que consiste en haber restablecido los ítem 61 i 63 del proyecto del Gobierno, que consultan respectivamente, sueldo para tres ingenieros ayudantes i para un ingeniero ayudante, se da tácitamente por aprobada.

En la misma forma, se da por aprobada la modificacion introducida en el ítem 113, para dos encargados de reclamaciones.

Considerada la modificacion introducida en el ítem 114, que consulta sueldo de inspectores de trenes i estaciones, usan de la palabra los señores Rivera, Lazcano, Búlnes, Yáñez, Guarello i el señor Ministro de Industria.

Cerrado el debate, se procede a votar i resulta desechada la modificacion por diez votos contra siete, habiéndose abstenido de votar los señores Mackenna i Salinas

La modificacion relativa a restablecer el ítem 115, Un inspector de trenes, se da tácitamente por aprobada, con el voto en contra de los señores Barros i Echenique.

Se da en seguida tácitamente por aprobada la modificacion que consiste en haber suprimido los ítem 151, Un inspector de obras; 153, Un electricista; 259, Un dibujante tercero; 351, Un oficial tercero de la via; 353, Un

jefe de celadores; 354, Dos herreros mayores; 355, Tres inspectores de obras; i 389, Dos oficiales terceros.

En la misma forma se dan por aprobadas las modificaciones a los ítem 339, 352, 359 i 360.

VARIABLES

PARTIDA 6.^a

Ferrocarriles en explotacion

La reduccion de cien mil a sesenta i dos mil cuatrocientos pesos del ítem 559, Nuevos empleos en trenes i estaciones, se da tácitamente por aprobada.

En la misma forma se dan por aprobadas:

La modificacion que consiste en haber agregado al rubro «jornales» que figura ántes del ítem 563, la frase: «Pudiendo modificarse la distribucion por decreto supremo».

La modificacion de glosa del ítem 567, con la agregacion de una frase análoga a la anterior.

La reduccion del ítem 585, Imprevistos, de ciento cincuenta mil a ciento veinticinco mil pesos, i la modificacion hecha en el ítem 586, Gastos menores i cuentas pendientes.

PARTIDA 7.^a

Ferrocarriles aislados

Con el asentimiento tácito de la Sala se dan por aprobadas las modificaciones que consisten en elevar de doscientos treinta i cinco mil a trescientos treinta i cinco mil pesos el ítem 596, Para explotacion del ferrocarril de Los Vilos, etc., i la reduccion de setecientos treinta mil novecientos noventa i tres pesos a setecientos veintidos mil novecientos noventa i tres pesos del ítem 610, Jornales.

La modificacion que consiste en haber intercalado despues del ítem 914, la frase: «para gastos ordinarios de los siguientes ferrocarriles, pudiendo hacer los gastos con las entradas del tráfico», resulta desechada por doce votos contra cinco.

Habiendo quedado con esto terminada la discusion de las modificaciones hechas por la otra Cámara en los presupuestos de Industria i Obras Públicas i de Ferrocarriles, se pasa a tratar del proyecto de lei iniciado por S. E. el Presidente de la República sobre reforma de los sueldos del personal de policías.

Despues de leído el contra-proyecto formulado por el honorable Senador de Aconcagua, señor Claro Solar, se sigue un debate a fin de determinar el proyecto que debe tomarse como base para la discusion i usarse de la palabra los señores Lazcano, Salinas, Búlnes, Barros Errázuriz i Ministro del Interior, quien aduce diversas consideraciones para manifestar la conveniencia de que se considere el proyecto de lei iniciado por S. E. el Presidente de la República.

Así se acuerda i considerado en jeneral i particular dicho proyecto, el señor Barros Errázuriz hace indicacion para que se dé a la lei una duracion transitoria i al efecto propone que la frase que dice en el inciso 1.º: «gozarán desde el 1.º de enero de 1913, etc.»; se sustituya por esta otra: «gozarán durante el año de 1913».

El señor Ministro del Interior hace indicacion para que el inciso 2.º se sustituya por este otro:

«Este aumento se hará estensivo, en la misma forma, a los sueldos de los jefes, oficiales i empleados de los cuerpos de policías i personal de la Inspeccion Jeneral, pero los jefes i oficiales de las policías de Santiago i Valparaíso, gozarán solamente de un aumento de diez por ciento, subsistiendo para los jefes de estas últimas policías las asignaciones para arrendamiento de casa de que gozaron durante el año de 1912.»

El señor Echenique a su vez propone que se agregue como inciso final el siguiente: El Presidente de la República dictará un decreto en que se determine el sueldo que corresponda a cada empleado en conformidad a las disposiciones de la presente lei.

Usa de la palabra acerca del proyecto i de las indicaciones formuladas el señor Walker Martínez, quien adhiere a la indicacion hecha por el señor Barros Errázuriz para dar carácter transitorio a la lei i propone que el contra-proyecto del señor Claro Solar se pase en estudio a la Comision de Gobierno a fin de que sirva de base para el proyecto sobre reorganizacion del servicio de policías.

Usan ademas de la palabra los señores Barros Errázuriz, Guarello, Ministro del Interior, Balmaceda, Búlnes i Echenique.

Cerrado el debate se da tácitamente por aprobado el inciso 1.º, conjuntamente con la modificacion propuesta por honorable Senador de Llanquihue señor Barros Errázuriz.

Consultada la Sala acerca del inciso 2.º en la forma propuesta por el señor Ministro del Interior, resulta dicho inciso aprobado por catorce votos contra uno.

El inciso 3.º se da tácitamente por aprobado sin modificación.

Votado el inciso 4.º resulta también aprobado por diez votos contra cinco.

El nuevo inciso formulado por el señor Echenique se dió tácitamente por aprobado.

El proyecto aprobado es como sigue:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Los guardianes primeros, segundos i terceros, los agentes i aspirantes de las secciones de seguridad de las policías fiscales gozarán durante el año de 1913 de un aumento del veinte por ciento sobre los sueldos i gratificaciones de lei i rancho que les haye correspondido en el año 1912, debiendo constituir todos estos emolumentos un sueldo único.

Este aumento se hará estensivo en la misma forma a los sueldos de los jefes, oficiales i empleados de los cuerpos de policía i personal de la Inspeccion Jeneral; pero los jefes i oficiales de las policías de Santiago i Valparaíso gozarán solamente de un aumento del diez por ciento, subsistiendo para los jefes de estas últimas policías, las asignaciones para arrendamiento de casa de que gozaron durante el año 1912.

Los prefectos de las policías de capitales de provincia i capitales de departamento tendrán una asignación anual de dos mil pesos i mil pesos, respectivamente, para arrendamiento de casas, siempre que no se les proporcione habitación fiscal.

El Presidente de la República podrá acordar a otros jefes i asimilados de las policías, asignaciones anuales para el arrendamiento de casas, de los fondos que con este objeto consulte la lei de presupuestos.

El Presidente de la República dictará un decreto en que se determine el sueldo que corresponda a cada empleado en conformidad a las disposiciones de la presente lei.»

Se da en seguida por aprobada la indicación del señor Walker Martínez para pasar a la Comision de Gobierno el contra-proyecto del señor Claro Solar i por haber llegado la hora se levanta la sesion.

Cuenta

Se dió cuenta:

1.º De los siguientes oficios de la Honorable Cámara de Diputados:

a) Santiago, 21 de enero de 1913.—La Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar, en los mismos términos en que lo hizo el Ho-

norable Senado, el proyecto que autoriza al Presidente de la República para adquirir una manzana de terreno comprendida entre la Avenida de las Delicias i las calles de Miraflores, Moneda i Claras, en la ciudad de Santiago, por la cantidad de tres millones de pesos.

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestación a su oficio número 1,054, de fecha 8 del actual.

Devuelvo los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. E.—CÁRLOS BALMACEDA.
—Néstor Sánchez, Secretario.

b) Santiago, 21 de enero de 1913.—La Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar, en los mismos términos en que lo hizo el Honorable Senado, el proyecto que autoriza a la Municipalidad de Barrancas para ampliar a treinta años el plazo de la concesion que, para esplotar un ferrocarril, tiene otorgada a don Eujenio Cibié.

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestación a su oficio número 1,057, de fecha 10 del actual.

Devuelvo los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. E.—CÁRLOS BALMACEDA.
—Néstor Sánchez, Secretario.

c) Santiago, 21 de enero de 1913.—La Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar, en los mismos términos en que lo hizo el Honorable Senado, el proyecto que declara de utilidad pública los terrenos de propiedad particular o municipal, que sean necesarios para la ejecución de las obras de mejoramiento del agua potable de Rancagua, debiendo llevarse a cabo las espropiaciones en el plazo de dos años, en conformidad a la lei de 18 de junio de 1857 i a los planos que apruebe el Presidente de la República.

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestación a su oficio número 1,065, de fecha 16 del actual.

Devuelvo los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. E.—CÁRLOS BALMACEDA.
—Néstor Sánchez, Secretario.

d) Santiago, 21 de enero de 1913.—La Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar, en los mismos términos en que lo hizo el Honorable Senado, el proyecto que autoriza al Presidente de la República para contratar en licitación pública i a precio alzado, por el término de cinco años, hasta por la suma de un millón trescientas mil libras esterlinas, la aducción de las aguas del Manzanito i Laguna Negra a Santiago, i construcción de un estanque i demas obras, etc.

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio número 1,072, de fecha 17 del actual.

Dios guarde a V. E.—CARLOS BALMACEDA
—Néstor Sánchez, Secretario.

e) Santiago, 21 de enero de 1913.—El proyecto de lei, remitido por el Honorable Senado, relativo al nombramiento de miembros de las juntas receptoras, que han de funcionar en la próxima eleccion de municipales de Santiago, ha sido aprobado por la Cámara de Diputados en los siguiente términos:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º El nombramiento de miembros de las juntas receptoras que han de funcionar en la próxima eleccion de municipales de Santiago, se hará entre los electores del territorio municipal sin sujecion a los requisitos exijidos por los artículos 48, 49, 50 i 51 de la lei de elecciones.

Art. 2.º La autoridad encargada de los nombramientos podrá acumular hasta cuatro registros para una sola junta receptora.

Art. 3.º Se suspenden los efectos de los incisos 3.º i 4.º del artículo 2.º de la lei de 22 de diciembre de 1891 para la próxima eleccion de los treinta municipales que deben componer la Municipalidad de Santiago.

Art. 4.º La junta electoral designará los locales donde deberán funcionar las juntas receptoras, sin sujecion a lo dispuesto en la lei de elecciones.

Art. 5.º Esta lei rejirá desde su publicacion en el *Diario Oficial*.»

Tengo la honra de comunicarlo a V. E. en contestacion a su oficio número 1,055, de 8 de enero del presente año.

Acompaño los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. E.—CÁRLOS BALMACEDA.
—Néstor Sánchez, Secretario.

2.º De cuatro informes de la Comision Revisora de Peticiones, recaidos:

En el proyecto de lei de la Cámara de Diputados, que concede a la viuda e hijos menores del capitán de Ejército, don Manuel Ramon Aristegui, la pension correspondiente de montepío militar;

En la mocion en que los señores Senadores don Alfredo Barros Errázuriz i don Guillermo Rivera inician un proyecto que concede al mayor retirado don Romilio Pamplona, actualmente edecan i jefe de la guardia del Senado, el rango, prerrogativas, honores i sueldo

correspondientes a un teniente-coronel en servicio activo;

En la solicitud en que pide pension de invalidez absoluta el capitán retirado don Eliseo López Rey; i

En la solicitud de doña Jesús Martínez, viuda de Calvo, sobre pension.

Sueldos de los empleados de Aduana

El señor Rivas (Ministro de Hacienda).—Hace un año despachó el Honorable Senado un proyecto de lei sobre aumento de los sueldos de los empleados de Aduana. La situacion en que se encontraban estos empleados, cuyos sueldos no han sido aumentados en el último tiempo, como los de las demas reparticiones públicas, era tan precaria que esta Cámara aprobó por unanimidad un proyecto cuya síntesis era la siguiente: sumar todos los sueldos, gratificaciones i demas emolumentos que perciben estos empleados i aumentarlos en un treinta i cinco por ciento para los de cierta zona de la República i en un veinticinco para el resto. Este proyecto importaba un mayor gasto de dos millones trescientos mil pesos.

Remitido a la otra Cámara, me correspondió allí hacer desde mi asiento de Diputado algunas observaciones sobre su costo excesivo i sobre su falta de orientacion. Atendidas las observaciones que tuve el honor de formular, el señor Ministro de Hacienda de aquel entonces presentó un proyecto de reorganizacion del servicio, conservando el plan existente, i cuyo mayor gasto era de un millon ochocientos mil pesos.

Este proyecto fué estudiado por la Comision de Hacienda de aquella Cámara, la cual presentó un informe acerca de él.

En este estado de las cosas, llegué a desempeñar este puesto, en el cual ha sido una de mis principales preocupaciones la de estudiar la organizacion de los servicios de Aduana con el fin de reorganizarlos, teniendo presente la situacion creada por la lei de 1883 i la que se ha creado para estos empleados en el transcurso del tiempo por los sucesivos aumentos de sueldos que han recibido por medio de las leyes de presupuestos, i con el fin de fijarle determinadamente a cada empleado el sueldo que debe corresponderle.

Fruto de este estudio ha sido el contra proyecto que tuve el honor de presentar a la Cámara de Diputados, que importa un mayor gasto de un millon de pesos solamente. Este

proyecto, que reorganiza el servicio i suprime setenta i tres empleados que, a juicio de la Superintendencia de Aduanas, no son necesarios, mereció la aprobacion unánime de la Cámara de Diputados, i falta solamente que el Senado le dé su aprobacion para que sea lei de la República.

No me atrevo a pedir preferencia para él, mientras no se despachen otros proyectos sobre subsidios que penden de la consideracion del Senado i que proporcionarán los recursos necesarios para hacer el gasto que importa este proyecto. Ruego, pues, al Senado que se sirva conceder preferencia al asunto a que me refiero para despues que se despache el proyecto sobre impuesto al tabaco. Los empleados de Aduana están esperando que se les aumenten los sueldos desde hace un año, i como el proyecto en referencia importará un gasto mucho menor que el que habria ocasionado el que aprobó el Senado anteriormente, estoi seguro de que no ocupará su atencion sino durante unos pocos minutos.

Altos Hornos de Corral

El señor **Walker Martínez**. — Quiero decir dos palabras sobre un asunto completamente extraño al que ha tratado el señor Ministro, i como son desagradables para la Cámara i para los señores Senadores las cuestiones personales, pido de antemano excusas a mis honorables colegas.

Tales cuestiones debemos evitarlas, pero no hasta el extremo de que omitamos el velar porque queden perfectamente esclarecidos los hechos que afecten a nuestro honor de legisladores.

Quiero dejar establecido, en presencia de mis honorables colegas que conocen la actitud que he asumido i asumo en este recinto; en presencia del Secretario, que obra aquí como ministro de fe, i que deja constancia de nuestros votos; invocando el testimonio de quienes me escuchan, rogándoles que me desautoricen si falto a la verdad, quiero dejar incontestablemente establecido, repito, que no he votado jamas en ninguna cuestion relativa a los Altos Hornos de Corral. I he obrado así, no porque tuviera implicancia perfecta para hacerlo; no porque estuviera yo relacionado con los propietarios de aquella industria; no porque me encontrara en el caso de aquellos industriales que vienen aquí a proponer constantemente modificaciones de leyes que favorecen sus particulares negocios! Me he abstenido de votar por la circunstancia de ser deudor mio, por afinidad, el representante en Chi-

le de la empresa de los Altos Hornos. Esa circunstancia, que no importa una implicancia reglamentaria, bastó para que me abstuviera por completo de tomar parte en las votaciones del proyecto relativo al contrato hecho por el Gobierno con esa empresa; i para que me abstuviera tambien de hacer observaciones a los señores Ministros sobre el particular o de tratar de inclinar a mis honorables colegas en uno o en otro sentido. Ni en privado he dicho una palabra a Ministro o Senador alguno sobre aquel asunto. Esto lo saben cuantos me escuchan.

El agente de la empresa extranjera que obtuvo las concesiones de Corral, llegó al pais en época en que el que habla no tenia relaciones con él, ni era Senador de la República ni estaba en el pais. Los accidentes de la vida le llevaron mas tarde a contraer relaciones de afinidad con el Senador que habla. ¿Qué me correspondia hacer como caballero, en los debates de los Altos Hornos? Lo que he hecho: abstenerme! Pues bien, quede constancia de ello en estos momentos en que articulistas inescrupulosos han ido a la prensa a mezclar mi nombre en alusiones que son cobardes porque son veladas i me impiden hacer efectivas las responsabilidades.

Por respeto a mis colegas no entro en mas consideraciones sobre los artículos de prensa en que se me calumnia, i que se asemejan a ametralladoras de injurias contra el Senado, contra la Cámara de Diputados, contra el Gobierno i contra extranjeros respetables que han traído industrias i capitales al pais. A esos artículos responderé dónde i cómo sea debido, si se continúa provocándome con alusiones tan insidiosas como cobardes.

El señor **Urrejola**. No sé si deplorar o celebrar las palabras con que el honorable Senador por Santiago ha llamado la atencion del Senado hácia los artículos de prensa en que se puede aludir a Su Señoría. Calculo que puede referirse a alguno o algunos de los que yo he escrito. Casi lo celebro, porque alguno de mis honorables colegas i de mis amigos que me han oído expresar, con motivo del último artículo publicado por mí en los diarios de ayer i hoy, en el cual hubo de aludir incidentalmente al honorable Senador, mis sentimientos por tener que referirme a Su Señoría, aunque sin nombrarlo, lo cual era para mí motivo de contrariedad. Yo habria querido, como lo he dicho a mis amigos, que el honorable Senador hubiese estado muy lejos de las personas que en representacion de los Altos Hornos de Corral han actuado en la transaccion de esta empresa con el Gobierno

de Chile, porque sentiria que Su Señoría, con quien no estoi en buenas relaciones de amistad, pudiera creer que abusaba de esa situacion para molestarlo.

En realidad, no he podido excusar al honorable Senador la molestia de tener que aludir a Su Señoría en la campaña que he hecho en contra de este negocio que, con enerjía he calificado de monstruoso, de contrario al interes público; de manera que comprendo que Su Señoría haya podido sufrir con la dureza de mis afirmaciones.

Pero quiero dejar constancia que la única vez que he hecho alusion a Su Señoría ha sido sin la intencion de molestarlo, i solo con el fin de manifestar lo estraño de la conducta de los honorales Senadores que votaron este negocio en un dia de ausencia mia, sin discutirlo, i sin que ninguno pidiera se esperase la presencia del único Senador que lo habia atacado, estando presente el honorable Senador por Santiago.

Vuelvo a repetir que he sentido mucho que mi actuacion en este negocio haya podido ser deprimida en concepto de la jente suspicaz por la circunstancia de estar ligado el representante de los Altos Hornos de Corral con el honorable Senador por Santiago, i por el hecho de que mis relaciones con Su Señoría no son cordiales.

Disminucion de sesiones

El señor **Yañez**.—Deseo llamar la atencion de la Cámara hácia la conveniencia de suprimir la prórroga de la sesion de la tarde, desde las seis hasta las siete, prórroga que se acordó a indicacion del que habla.

El Senado celebra actualmente dos sesiones diarias, i atendida la época i el natural cansancio despues de un largo período, me parece que seria oportuno suprimir esa prórroga.

El señor **Echenique**.—Mejor seria suprimir la sesion de la mañana.

El señor **Aldunate**.—Yo rogaria al honorable Senador por Valdivia que retirase su indicacion, pues seguramente los presupuestos serán aprobados en dos dias mas i vale la pena que hagamos el sacrificio de sesionar hasta las siete de la tarde; así podríamos despachar el proyecto sobre impuesto al tabaco.

El señor **Yañez**.—En la práctica resulta que durante esta prórroga muchos señores Senadores se ausentan de la Sala i quedamos aquí montando la guardia únicamente los que formamos el número preciso para sesionar,

los que resistimos todo el peso de este trabajo excesivo.

Estar aquí desde las tres de la tarde hasta las siete, es demasiado, sobre todo cuando tenemos sesion en la mañana.

De tal manera que yo, que asisto a estas sesiones, mantengo la indicacion que he hecho, a lo ménos para darle mi voto.

El señor **Búlnes**.—Yo pienso en sentido completamente diverso al señor Senador por Valdivia, i aun mi deseo es que tengamos sesion en la noche, para concluir de una vez nuestro trabajo, ya que estamos todos impacientes por irnos, porque el calor nos corre.

Hai conveniencia en poner término a esta tarea a fin de que no sigan llegando estas leyes de verano, que se despachan a la carrera.

Por tanto, no acepto la indicacion del señor Senador por Valdivia.

El señor **Yañez**.—Yo encuentro preferible que tengamos tres sesiones al dia, ántes que estas sesiones tan prolongadas.

Preferencia

El señor **Echenique**.—Renuevo la indicacion que hice en sesiones pasadas para que se acuerde preferencia, en el tiempo sobrante de la primera hora de cualquiera de las sesiones siguientes, al proyecto que fija nuevos límites a las comunas de San Miguel, Ñuñoa i Providencia.

Elecciones municipales de Santiago

El señor **Barros Jara** (Ministro del Interior).—Ruego al Senado que se sirva pronunciarse sobre unas pequeñas modificaciones introducidas por la otra Cámara en el proyecto relativo a las próximas elecciones municipales.

El señor **Echenique**.—Se puede tratar sobre tabla ese asunto.

El señor **Lazcano** — Sobre los incidentes.

El señor **Matte** (Presidente).—¿Acepta el señor Senador por Curicó que este asunto se trate sobre los incidentes?

El señor **Lazcano**.—Sí, señor Presidente; en casos tan excepcionales como éste, acepto ese procedimiento.

El señor **Matte** (Presidente).—Se van a leer las modificaciones de la Cámara de Diputados.

El señor **Secretario**.—El oficio de la Cámara de Diputados dice como sigue:

«Santiago, 21 de enero de 1913.—El proyecto de lei remitido por el Honorable Senado relativo al nombramiento de miembros de las juntas receptoras que han de funcionar en la próxima eleccion de municipales de Santiago, ha sido aprobado por la Cámara de Diputados en los siguientes términos:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º El nombramiento de miembros de las juntas receptoras que han de funcionar en la próxima eleccion de municipales de Santiago, se hará entre los electores del territorio municipal sin sujecion a los requisitos exigidos en los artículos 48, 49, 50 i 51 de la lei de elecciones.

Art. 2.º La autoridad encargada de los nombramientos podrá acumular hasta cuatro registros para una sola junta receptora.

Art. 3.º Se suspenden los efectos de los incisos 3.º i 4.º del artículo 2.º de la lei de 28 de enero de 1891 para la próxima eleccion de los treinta municipales que deben componer la Municipalidad de Santiago.

Art. 4.º La junta electoral designará los locales donde deberán funcionar las juntas receptoras, sin sujecion a lo dispuesto en la lei de elecciones.

Art. 5.º Esta lei rejirá desde su publicacion en el *Diario Oficial*.»

Tengo la honra de comunicarlo a V. E. en contestacion a su oficio número 1,055, de 8 de enero del presente año.

Acompaño los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. E.—**CÁRLOS BALMACEDA**.
—*Néstor Sánchez*, Secretario.

El Senado decia en el artículo 1.º que el nombramiento de las juntas receptoras se haria entre los electores del departamento; la Cámara de Diputados lo ha modificado, diciendo que el nombramiento se hará entre los electores del territorio municipal.

Se dió por aprobada la modificacion.

El señor **Secretario**.—En el artículo 2.º decia el proyecto del Senado que podrian acumularse varios registros en una sola junta receptora. El proyecto de la Cámara de Diputados dice que podrán acumularse cuatro registros.

Se dió por aprobada la modificacion.

El señor **Secretario**.—El artículo 4.º del proyecto de la Cámara de Diputados es nuevo.

Se dió por aprobado tácitamente.

Arrendamiento de terrenos magallánicos

El señor **Matte** (Presidente).—En la sesion de ayer, al tomarse en consideracion las modificaciones introducidas por la Honorable Cámara de Diputados en el proyecto sobre arrendamiento de terrenos magallánicos, el Senado acordó que la Mesa de esta Cámara se dirijiera a la Mesa de la Cámara de Diputados para salvar un inconveniente de redaccion en el artículo 4.º

Puesto al habla con el señor Presidente de la Cámara de Diputados, me significó que la indicacion formulada en la Cámara de Diputados no habia sido hecha en forma concreta, sino que su redaccion habia quedado a cargo de la Mesa.

Si no hai inconveniente, se tomará en consideracion dicha modificacion con la redaccion que se le ha dado.

Acordado.

El señor **Secretario**.—El oficio de la Cámara de Diputados dice:

«Santiago, 21 de enero de 1913.—El proyecto de lei remitido por el Honorable Senado, que autoriza al Presidente de la República para dar en arrendamiento a la Sociedad Explotadora de la Tierra del Fuego i a la Sociedad Ganadera de Jente Grande ciertos terrenos de la Isla Grande de Tierra del Fuego, ha sido aprobado por la Cámara de Diputados en los mismos términos en que lo hizo esa Honorable Corporacion, a escepcion de los artículos cuarto i quinto que han sido modificados en la forma siguiente:

«Art. 4.º Las sociedades arrendatarias, reformarán previamente sus estatutos, de manera que se asegure, a satisfaccion del Presidente de la República, que, a lo ménos, el ochenta por ciento de las acciones pertenezcan a chilenos, i que no podrán vender parte alguna de los predios rústicos que poseen o adquieran en el Territorio de Magallanes sin permiso espreso del Presidente de la República, mientras subsista el arrendamiento.

Art. 5.º Quedarán a beneficio del Estado, sin indemnizacion, al término del contrato, los alambrados, edificios i mejoras en jeneral que los arrendatarios construyan o hayan construido en los campos comprendidos en el arrendamiento.

Los establecimientos frigoríficos que instalen los arrendatarios podrán ser adquiridos por el Estado, al término del contrato, por el cincuenta por ciento de su valor de tasacion.

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio número 1,047, de fecha 7 del actual.

Acompaño los antecedentes respectivos.—**CÁRLOS BALMACEDA.**—*Néstor Sánchez*, Secretario »

La modificacion introducida en el artículo 4.º consiste en cambiar las palabras «de los accionistas» por «de las acciones».

Se dió por aprobada tácitamente la modificacion.

El señor **Secretario.**—Las modificaciones introducidas en el artículo 5.º consisten en agregar las palabras «sin indemnizacion» i «en jeneral».

Se dió tácitamente por aprobada la modificacion.

Hospital de Chillan

El señor **Urrejola** —Deseo hacer una pregunta al señor Ministro del Interior. Desearia saber si se ha tomado alguna medida administrativa o lejislativa para salvar la situacion porque atraviesa la Junta de Beneficencia de Chillan, a consecuencia de la falta de recursos para atender al hospital.

La última vez que me dirijí a Su Señoría con este mismo objeto me contestó que a la mayor brevedad se atenderia esa necesidad. Entre tanto, yo he vuelto a recibir solicitudes para que recabe una pronta resolucion del Gobierno a fin de salvar esa situacion que no puede ser mas apremiante.

El señor **Barros Jara** (Ministro del Interior).—Me he ocupado de ese asunto, honorable Senador, i he encontrado que no hai otro camino que el de presentar un proyecto de lei para aumentar la subvencion en la misma forma que se procedió respecto del hospital de Talcahuano.

De no hacerlo así, no habria fondos i tendria que cerrarse el hospital de Chillan en la mitad del año.

El señor **Matte** (Presidente).—Termina dos los incidentes.

Van a votarse las indicaciones.

Se votará primero la del señor Ministro de Hacienda, para colocar en la tabla, despues del proyecto sobre el impuesto al tabaco, el que aumenta los sueldos de los empleados de Aduana.

Como esta indicacion no ha merecido observacion, se podria dar por aprobada.

Aprobada.

En votacion la indicacion del honorable Senador de Valdivia, para que se suprima la

prórroga de las sesiones de seis a siete de la tarde.

El señor **Urrejola**. — Yo propondria, señor Presidente, que se suprimieran las sesiones de la mañana dejando subsistente la prórroga de seis a siete. Con estas sesiones matinales no se nos deja tiempo para nada. Yo, por ejemplo, tengo que asistir hoy a una Comision de dos a tres i media, i despues a la sesion de la tarde.

El señor **Matte** (Presidente).—Para modificar la indicacion que va a votarse se necesitaria acuerdo unánime.

El señor **Urrejola**.—Creo que nadie se opone.

El señor **Matte** (Presidente).—Si no hai oposicion, se daria por aprobada la indicacion del honorable Senador de Nuble en sustitucion de la del honorable Senador de Valdivia.

Aprobada.

En votacion la indicacion de preferencia formulada por el señor Senador por Lináres.

Si no se pide votacion, se dará por aprobada.

Aprobada.

Marina Mercante

El señor **Matte** (Presidente).—Corresponde discutir en particular el proyecto sobre proteccion a la Marina Mercante Nacional.

Está en discusion el artículo 1.º del contra-proyecto presentado por el honorable Senador de O'Higgins conjuntamente con las indicaciones formuladas.

El señor **Aldunate**.—Voi a ocuparme, en primer lugar, señor Presidente, de las observaciones hechas por el honorable Senador de Concepcion, señor Eyzaguirre, al proyecto en debate.

Insistió el honorable Senador en manifestar que las primas son, a su juicio, ineficaces o inconvenientes. Afirmó Su Señoría que eran ineficaces para los dos únicos objetos que, a su juicio, debe perseguir el lejislador i que son: primero, dotar a nuestra Marina de vapores rápidos, del mayor andar posible i que puedan servir de ausiliares a nuestra Marina de Guerra, i en seguida dotarla de una flota de vapores que puedan conducir nuestros productos, especialmente de la agricultura, a puertos de consumo de Europa o de otra nacion de América. Estos fines, a juicio de Su Señoría, no se consiguen con el sistema de primas del proyecto en debate, i por esto Su Señoría es contrario al proyecto.

Ya lo he dicho en otra ocasion: los Senadores que sustentan el contra-proyecto presenta-

do con la firma del ex-Ministro de Marina, don Alejandro Huneeus, han dejado para leyes posteriores el problema de la navegacion interoceánica con bandera chilena i el de dotar a nuestra Marina de Guerra de trasportes auxiliares de rapidísimo andar.

Pero esto no quiere decir que el sistema de primas sea ineficaz para estos objetos de grande interes nacional, de tal manera que puedan pasar sin rectificacion los conceptos del honorable señor Eyzaguirre.

Con las primas ofrecidas, no se estimulará la introduccion de vapores de veinte millas de andar, cuyas máquinas i gran consumo de carbon son incompatibles con las exigencias del comercio en las costas del Pacifico i con los beneficios pecuniarios de una empresa. Pero, esas primas bastarán, ya lo sabemos, para que nuestra Marina Mercante Nacional se incremente desde luego con tres o mas vapores de una velocidad relativa, quince millas, por ejemplo, que servirian de excelentes auxiliares de la Marina de Guerra, navegando en compañía de un blindado, i que podrian llevar los productos de la agricultura chilena a la rejion del cobre i del salitre i a los puertos de las otras Repúblicas sud-americanas, hasta Panamá.

Por consiguiente, no es tan exacta la observacion del honorable Senador por Concepcion de que el sistema de primas sea estéril para tener trasportes auxiliares de la marina de guerra i para la esportacion de nuestros productos.

Los sostenedores del proyecto no negamos que pueda organizarse, con la proteccion directa o indirecta del Estado i basada en el transporte del salitre, una gran compañía nacional de navegacion que lleve nuestra bandera a las costas de Estados Unidos i de Europa. Esta idea se ha insinuado en el informe de la Comision de esta Cámara. Tampoco negamos que esos transatlánticos de rápido andar servirian a la Marina de Guerra.

A todo esto podemos llegar en la oportunidad debida; pero, como todos los problemas no se pueden resolver de una sola vez i en un mismo instante, aquellos ideales no pueden ser obstáculo para que el pais inicie con la aprobacion del proyecto en discusion una política de navegacion comercial altamente provechosa para los intereses nacionales.

Para los Senadores que no consideran justificada la proteccion a la Marina Mercante, sino en cuanto tienda a ayudar a la de Guerra, parecerán inútiles muchas de las disposiciones del proyecto i excesiva la prima jeneral a la navegacion, bajo bandera chilena.

Para los Senadores que no pensamos con tanto exclusivismo i que consideramos que es funcion del Estado atender a la viabilidad marítima así como se atiende a la viabilidad terrestre para llevar el progreso a todos los rincones de nuestro territorio, este proyecto consulta una modesta pero provechosa proteccion a la Marina Mercante Nacional, lo que se demuestra con recorrer sus diversos artículos.

El honorable Senador Eyzaguirre ha condenado en absoluto la idea de primas.

El señor **Eyzaguirre**.—Yo me he ocupado solamente de la prima establecida en el artículo 1.º

El señor **Aldunate**.—Entonces la redaccion del discurso de Su Señoría ha traicionado de su pensamiento.

El señor **Eyzaguirre**.—Comencé por referirme a un punto de desacuerdo con la Comision en que estaba respecto del artículo 1.º

El señor **Aldunate**.—De manera que Su Señoría no condena todas las primas sino las del artículo 1.º

Comencemos entónces por ver cuáles son las otras primas, o, mas bien dicho, las sobre primas consultadas con fines especiales, i si merecen el ataque o la indiferencia de que son objeto de parte de algunos Senadores.

Uno de los artículos del proyecto premia a los vapores que hagan el tráfico interior de alguno de los ríos Maule, Lebu, Imperial, Río Bueno, Maullin o Tolten i efectúen el servicio atravesando, en su caso, las respectivas barras.

Otro de los artículos premia a los que hagan la navegacion de los canales de Chiloé hasta Melinka, tocando en los puntos que indique el Presidente de la República.

Otro da prima especial a los que viajen a puntos ordenados por el Presidente de la República, con la mira de hacer próspera alguna rejion interesante del pais.

¿Son o nó laudables estos objetos? La navegacion de los canales i de los rios del sur es, a mi juicio, tan importante como la construccion del ferrocarril que ha unido el estrecho austral con la capital de la República. Digo mas. Es deber imperioso del Estado el de fomentar las vias fluviales i marítimas i comunicacion en las provincias del sur, dotadas por la naturaleza de la aptitud para estos servicios

Hace poco se presentó al Gobierno un industrial pidiendo permiso para canalizar el rio Tolten en gran parte de su curso, con el objeto de dar salida a abundantes maderas que hoi se destruyen por el fuego, porque no hace cuenta esplotarlas, i para aprovechar el te-

rreno en siembras de trigo. Cito este hecho para que se vea la posibilidad que existe de crear a poca costa en aquellas rejiones la navegacion fluvial, la mas barata de todas i que tanto ha contribuido a la riqueza del imperio aleman.

El proyecto estimula con primas la construccion de buques, de cascos o de maquinarias para buques en el pais. Contra esto se dice que no podemos tener grandes astilleros para la construccion de grandes naves, porque faltan materiales de construccion i faltan capitales. ¿I por qué no habríamos de comenzar con pequeños astilleros i con naves pequeñas? No serviría esto eficazmente al pequeño cabotaje i no contribuiría a la formacion de operarios que se utilizaran mas tarde en empresas mayores. Si la Nacion hace grandes sacrificios para implantar en Chile la industria del fierro, es menester que se instalen en el pais grandes o pequeños astilleros para construir naves de fierro. Con menor base inició el Japon, en época no lejana, la formacion de sus famosos astilleros que hoy lo surten de buques de guerra tan poderosos i tan perfeccionados como los que nosotros encargamos a la Inglaterra.

Un señor Senador objetaba en sesion pasada el artículo 1.º porque daba prima a los buques de vela. Es cierto que esta clase de navegacion va en derrota en el mundo entero; pero no lo es ménos que los veleros prestan en Chile verdaderos servicios. En ellos se trasporta una parte importante de la produccion de nuestras salitreras i como el salitre se vende al contado i a plazo de tres, seis i mas meses i hasta años de plazo, importa i aun conviene a veces la lentitud de la nave que lo lleva.

Por otra parte, la navegacion a vela es sumamente útil para la formacion de los marineros. ¿No vemos que en la Marina de Guerra no puede faltar un buque-escuela del tipo de la *Baquedano*?

Otra de las primas consultadas en el proyecto es para los buques que tengan cubiertas reforzadas con el objeto de sustentar cañones. ¿Quién puede negar la conveniencia de estimular esta condicion de carácter militar en las naves de nuestra Marina Mercante?

Si todas las sub-primas que consulta el proyecto son útiles, como acabo de demostrarlo, no es ménos útil la prima jeneral de la navegacion que concede el artículo 1.º del proyecto, porque estimula de un modo uniforme a todas las naves mercantes nacionales; contribuye al servicio de las caletas i puertos menores en que no tocan las grandes naves i

forma la marineria de donde deben sacar su principal continjente nuestras naves de guerra.

El honorable Senador por Concepcion, citando a Sauvaire Jourdan, decia que esta prima jeneral habia sido en Francia ocasion del abuso de que algunos armadores se dedicaran a navegar, sin hacer comercio, con el único objeto de ganar primas. El dato es efectivo i lo aducen todos los tratadistas, aun los mas partidarios del sistema de primas. Pero un abuso no basta para condenar un sistema. A lo mas, aconseja buscar el remedio para evitarlo i el remedio existe, en parte, en un artículo que figura en el proyecto de la Comision del Senado, segun el cual la distancia recorrida por un buque no se mide por la corredera sino por la distancia entre puerto i puerto, computada segun las reglas jenerales de la navegacion.

Si se quiere ir mas allá, dígase en la lei «navegacion útil» i déjese al Presidente de la República la tarea de reglamentar lo que se entiende por tal navegacion.

Quiero hablar ahora del monto de la prima jeneral, ya que ha sido materia de objeciones.

Sobre este punto la historia del artículo 1.º es la siguiente:

En la Cámara de Diputados se propuso una prima de cincuenta centavos oro por tonelada de registro i mil millas de recorrido, con disminucion hasta cero a medida que aumentaban los años de duracion de la nave favorecida.

La Comision del Senado mantuvo las mismas cifras.

Habiéndose indicado en la discusion que se verificó en esta Cámara i en el Ministerio de Marina la conveniencia de no proteger a los buques viejos i habiéndose limitado la proteccion a aquellos cuya construccion hubiese terminado despues del año mil novecientos, pareció lójico elevar la prima jeneral a setenta i cinco centavos, i elevarla hasta un peso para las naves construidas con posterioridad a la lei.

El Senado puede ver si estas cifras son o nó equitativas i si importan un gran gravámen para el Erario por los datos que podrá dar sobre la materia el señor Ministro del Interior.

Pero no puedo dejar de hablar sobre un artículo que publica en *El Diario Ilustrado* de hoy un distinguido marino, miembro de un Congreso Científico i llamado a tratar en él el tema de la Marina Mercante Nacional.

Ese artículo contiene un cómputo que pudiera impresionar desfavorablemente a mis

colegas, si no lo redujera a sus justas proporciones.

El distinguido marino pone por ejemplo un buque de ocho mil toneladas, es decir un buque de un tonelaje equivalente al total de los cinco buques mas importantes de la Compañía Sud-Americana de Vapores i los únicos que serian favorecidos con la lei proyectada.

Dice que tal nave podria recorrer fácilmente veinte mil millas en un año calendario i ganaria, por consiguiente, ciento sesenta mil pesos oro, o sea, trescientos veinte mil pesos de nuestra moneda.

Hai que rectificar en este cálculo el error de un recargo de ciento por ciento en vez de ochenta por ciento para convertir a moneda de diez peniques los pesos de dieciocho. El buque supuesto ganaria al año doscientos ochenta i ocho mil pesos, al cambio del dia, lo que no debe estimarse exajerado, porque dado su gran tonelaje, vendria a reemplazar a casi toda la flota actual de la Compañía Sud-Americana.

Siguiendo el articulista en el desarrollo de su hipótesis, dice: diez buques mercantes de ocho mil toneladas impondrian al Fisco un desembolso anual de dos millones ochocientos mil pesos. Pero esto vendria a suceder cuando se hubiera decuplicado el movimiento marítimo comercial servido por la bandera chilena i hubieran subido proporcionalmente las entradas de Aduana.

Hai que ver con simpatía i no con repulcion ese peligro de un desembolso fiscal de doscientos ochenta i ocho mil pesos.

Pero el marino de mi referencia cree que podria formarse una flota de diez vapores de ocho mil toneladas cada uno con el solo objeto de ganar primas, navegando sin trasportar mercaderías i se funda para ello en que cada vapor no gastaria mas de ciento ochenta mil pesos en carbon i disfrutaria de una prima líquida de ciento ocho mil pesos.

No se ha fijado el señor marino que un buque en marcha no vive solamente con carbon, pues necesita una tripulacion, capitan, maquinistas, aceite i muchas otras cosas para la conservacion de la nave i del equipaje, todo lo cual absorveria con exceso la imaginada ganancia líquida. I tampoco se ha fijado en que un navío de esa capacidad importaria cerca de siete millones de pesos, capital que al cinco por ciento debe producir una renta de trescientos cincuenta mil pesos anuales.

El señor **Urrejola**.—Me parece exajerado el costo de siete millones de pesos oro que supone Su Señoría.

El señor **Aldunate**.—Hablo de siete millones de pesos papel i baso mi cálculo en que el vapor «Huasco» de dos mil ochocientas toneladas costó ciento cinco mil libras esterlinas, es decir, dos millones i medio de pesos papel a la Compañía Sud-Americana.

El señor **Yañez**.—Pero el valor de las naves no aumenta en la misma proporcion que el tonelaje.

El señor **Aldunate**.—Es exacta la observacion del señor Senador, i debo reducir mi cálculo a seis o a cinco millones, si se quiere, lo que es igual para la demostracion en que estoi empeñado, porque siempre habria olvidado el articulista el cinco por ciento de seis o cinco millones, que no es una pérdida despreciable.

Por lo demas, el cálculo de las primas que ganarian los buques de la Marina Mercante Nacional está léjos de ser ruinoso para el Estado, como puede verse en los cuadros formados por la Direccion de Marítima.

Es lástima, sí, que el señor marino que critica este proyecto i que dice haber ideado un sistema de proteccion mucho mas conveniente, se haya negado a darlo a conocer a los lejisladores en el momento de discutirse la lei del caso, por la razon que espone, de tener que reservarlo para el Congreso Científico.

El señor **Barros Jara** (Ministro del Interior).—Si me permite Su Señoría, puedo darle algunos datos sobre la materia.

En la Compañía Sud-Americana de Vapores hai solo cinco buques que podrian tener derecho a la prima. Estos cinco buques tienen entre todos un registro de ocho mil quinientas toneladas, i recorren anualmente ciento sesenta mil millas aproximadamente, lo que daría una suma de ciento tres mil pesos oro a título de prima. Todos los demas buques quedan excluidos.

Hai, ademas, los buques *Flora*, *Moullin* i *Don Carlos*, i los barcos de la firma Brawn i Blanchard, que tienen una subvencion de veinte mil pesos.

Debo hacer presente tambien que los buques de la Compañía Sud-Americana tienen dos subvenciones: una por la navegacion hasta el puerto de Panamá, i otra por la navegacion de los canales del sur.

El valor de la prima es, pues, casi insignificante.

El señor **Aldunate**.—Por lo demas, esta prima jeneral está compensada con las obligaciones que impone este proyecto a los armadores.

En primer término, deben atender los servicios postales; en seguida, están sometidos

a ciertas trabas. Desde luego, ellos no pueden consignar en los contratos de fletes ninguna cláusula que les exima de responsabilidades mas allá de las permitidas por la lei; de manera que las exorciones por robo i otras causas han desaparecido. Además, los armadores tienen la obligacion de completar en su equipaje un setenta por ciento de nacionalidad chilena, i deben ser tambien de nacionalidad chilena el piloto i todos los empleados de la nave que tienen carácter de marinos.

A fin de no demorar mas tiempo, i dar lugar a otros señores Senadores para que esplanyen sus ideas, dejo la palabra.

El señor **Walker Martínez**.—Me sorprende que el Gobierno no tenga opinion a este respecto, para que sepamos si acoje o no las ideas del proyecto.

Yo no habria querido hacer uso de la palabra hoy sobre esta cuestion. Pero he notado, despues de las observaciones del honorable Senador de O'Higgins, en que Su Señoría ha sostenido la conveniencia de dar prima a los buques de vela por la ventaja que éstos ofrecen para formar marineros, que hai el deseo de aprobar algo en la media hora que nos queda, aunque el asunto no haya de ser despachado por la otra Cámara. Si nos quedan solo dos o tres dias de sesiones, ¿por qué no esperamos un poco de tiempo a fin de encontrar un camino que nos satisfaga, ya que este proyecto no satisface a nadie?

¿Está satisfecho de este proyecto el señor Senador por O'Higgins? ¿Lo está el señor Senador por Concepcion, que lo ha combatido? ¿Estoy satisfecho yo, que he procurado siempre que haya Marina con base militar?

Hace algun tiempo, obrando en nombre de la defensa de mi patria, presenté un proyecto en la Sociedad Nacional de Agricultura, para que se formara una compañía con dineros del Estado, bastante fuerte, que tuviera buques adecuados para las nuevas necesidades, i cuyas acciones se fueron vendiendo por décimas partes, para llegar así, de un golpe, a tener una gran Marina Mercante Nacional.

El señor **Aldunate**.—Eso no se excluye por el proyecto que discutimos. Ya hemos conversado sobre ese punto.

El señor **Walker Martínez**.—¿Pero satisface a alguien este proyecto? ¿Consulta la armonía de las opiniones? Nó. Por eso quiero que se oiga la palabra del Gobierno, pues cuando éste tiene una idea, cuando desea realizar un propósito, une a una Cámara con la otra, como dos hierros sobre la bigornia, que el herrero amasa con su martillo.

Pero no se ve que el Gobierno tenga un propósito determinado en esta materia. ¿Acepta la tendencia que se ha manifestado aquí de reservar el cabotaje para la Marina Nacional? Esto es lo mas justo en teoría, i yo he sido partidario de esta idea; pero hoy retrocedo asustado ante el problema de los fletes i del daño que puede ocasionarse a las industrias del país, principalmente a la agricultura.

¿Por qué hemos de restringir a una sola bandera nacional, ya que no hai mas que una compañía en Chile, el acarreo de nuestros productos de esportacion a las provincias del norte? No debemos encubrir con declamaciones de patriotismo el negocio que hace la Compañía Sud Americana; todos hemos sido accionistas de ella i hemos hecho un buen negocio. Durante la guerra del Pacífico, sus acciones subieron de cincuenta a mil pesos, i los que las comprábamos nos llenamos de dinero. No era ésta cuestion de patriotismo sino de interes particular. Esta Compañía por lo demas, se ha unido a todos los *trusts* de las compañías extranjeras.

¿Podemos, entónces, esponer el mercado de esportacion de nuestros productos a este peligro de entregar el cabotaje a una sola Compañía?

Si se hubiera aceptado la idea propuesta en la Cámara de Diputados de reservar el cabotaje a la Marina Nacional ¿habríamos tenido aquí capitales suficientes para organizar la Marina Mercante? Nó. De ahí es que yo retrocedo ante la idea de la reserva.

El señor **Aldunate**.—La Marina Mercante Nacional no puede hoy atender sino al treinta por ciento del servicio; de modo que el setenta por ciento no se habria podido hacer si se hubiera aceptado la reserva del cabotaje.

El señor **Walker Martínez**.—Por eso estoy de acuerdo con la Comision, que ha abandonado esta teoría.

Hoy aparece un telegrama en los diarios en el que se dice que la Compañía Hamburguesa de Vapores ha repartido un dividendo del once por ciento.

Esta Compañía es la mas próspera del hemisferio norte, i por lo tanto, del mundo; ha dado un *récord* con haber subido su dividendo a diez por ciento.

¿Irámos a encontrar en Chile capitales para la navegacion a un interes mas bajo que ese?

El señor **Aldunate**.—Razon demas para proteger a la Marina Mercante Nacional.

El señor **Walker Martínez**.—No es razon para protegerla, porque esta no es una industria que pueda vivir sola; es razon para ayudarla i para compartir con ella los gastos,

a fin de contar con una base para tener buques que hagan el servicio de trasportes en caso de guerra. Este es el criterio que debe predominar.

Yo debo decir en honor de la verdad, que el señor Ministro de Guerra que presentó este proyecto, tuvo un laudable propósito; pero no fué feliz en encontrar la disolucion, porque tuvo como asesores a los técnicos navales, que venian de Valparaiso con una sola idea clavada en la mente: la Compañía Sud Americana de Vapores.

Yo no quiero entrar en detalles, porque, como dije en dias pasados, busco la contradiccion en este debate, pues deseo que de él salga algo práctico; de ahí que yo pregunte al señor Ministro. ¿No cree el actual Gobierno que, estudiando este negocio, pueda presentarse a la vuelta de pocos meses un proyecto que sea mas completo que éste, i que valga mas la pena del sacrificio que va a hacer el Estado?

Si esto se votara hoi, no podrian incluirse en el proyecto las nuevas ideas que para entónces pudiera traer el señor Ministro con su estudio, ni serian tomadas en cuenta en la discusion de la Cámara de Diputados.

Yo pregunto: ¿es de hombres de Estado aprobar a última hora un proyecto como este, que a nadie satisface i que obliga al Gobierno a encerrarse en un círculo sin salida?

Tratándose de esta misma cuestion de la Marina Mercante Nacional, dije hace dos o tres meses, que, si nos preocupaba tanto la Marina Mercante, por qué se permitia que los buques argentinos entraran libremente a todos nuestros puertos en Magallanes, siendo que nuestros buques han sido proscritos de los puertos argentinos; i manifieste que el Gobierno de aquel pais ha reservado el cabotaje a las naves nacionales, i por reciprocidad, a las naves de los paises que permiten hacer comercio de cabotaje a los buques argentinos.

Como nosotros tenemos comercio de cabotaje libre, no necesitamos mas para exigir reciprocidad a la Arjentina. Yo hice presente todo esto en el Senado, pero el señor Ministro de Relaciones Exteriores de entónces se fué a la Moneda i no se volvió a acordar de este asunto, no le interesó absolutamente nada. Hai muchos señores Senadores que saben que nuestro Ministro en Buenos Aires ha exijido esplicaciones a nuestro Gobierno sobre el particular, pero no se le han dado.

Espero que el actual señor Ministro de Relaciones, al volver ahora a la Moneda, pedirá la correspondencia oficial que hai sobre este

asunto i que se impondrá de lo que al respecto se dijo en esta Sala hace dos o tres meses.

El señor **Villegas** (Ministro de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion).—Con mucho gusto me impondré de los antecedentes a que se refiere el señor Senador.

El señor **Yañez**.—Ya no hai buques chilenos en Punta Arenas, pues todos se hacen argentinos, a fin de poder seguir en el comercio de cabotaje.

El señor **Villegas** (Ministro de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion).—Lamento mucho que se haya llegado a ese resultado.

El señor **Walker Martínez**.—En los mismos momentos en que se venia aquí a pedir que nos ocupáramos de la Marina Mercante Nacional se abandonaba la poca que teníamos.

Habria bastado que en un protocolo de canchilerías se hubiera dejado constancia de que en Chile el comercio de cabotaje es libre para que el Gobierno arjentino hubiera permitido el cabotaje a nuestras naves, puesto que allá se ofrece esta reciprocidad. Esto no era mas que cuestion de buena voluntad; que no la tuvo el antecesor del señor Ministro de Relaciones.

Como no quiero demorar este debate, me limitaré a lamentar mucho que se vaya a aprobar este proyecto sin que previamente se sepa cuál es la opinion del Gobierno sobre el particular.

Como una esplicacion posterior, quiero dejar constancia tambien de que las cuentas que se han pasado al Gobierno son cálculos alegres, que esos seiscientos mil pesos que se dice costarán las subvenciones subirán a mucho mas. Un contra-almirante me ha dado el siguiente dato: un solo buque de ocho mil toneladas, como serán los que se van a necesitar cuando se abra el Canal de Panamá, ganará ocho mil pesos por cada mil millas que recorra; puede recorrer esas ocho mil millas en cuatro dias i como toda compañía de vapores hace navegar sus buques por lo ménos el setenta por ciento de los dias del año, aquebuque habrá recorrido muchas veces las ocho mil millas en el año; suponiendo que ande la mitad de los dias del año, siempre alcanzará a ganar mas de trescientos cincuenta mil pesos de subvencion anual.

De manera que vamos a votar el dinero por las escotillas (diré así, ya que se trata de buques), i no tendremos buques de gran capacidad i gran andar que puedan servirnos de trasportes.

Si con el proyecto en debate fuéramos a conseguir siquiera buques de ocho o diez mil toneladas i de gran andar, seria una ventaja;

pero por el camino que vamos no lo conseguiremos.

Repito que ruego al Gobierno que nos diga qué piensa sobre el particular, si está preparado para discutir esta cuestión, o si su aplazamiento favorecería a la idea del proyecto.

El señor **Matte** (Ministro de Guerra i Marina).—Principiaré por dar mis excusas al Honorable Senado por no haber estado presente cuando se inició en esta Cámara la discusión de este proyecto. Creo que esta será la única causa que puede haber motivado la afirmación del señor Senador por Santiago de que el Gobierno no tiene una opinión sobre este negocio.

El Gobierno en este asunto, como en cualquier otro que interese al país, tiene opinión i en cualquier oportunidad, sin necesidad de ser requerido por ningún señor Senador ni Diputado, espondrá su opinión sobre todo proyecto.

El señor **Walker Martínez**.—Pero, eso no se ha notado en la sesión de hoy.

El señor **Matte** (Ministro de Guerra i Marina).—El Gobierno quería oír antes la opinión de todos los señores Senadores para contestar después; pero eso no obsta a que el Gobierno tenga su opinión.

Es útil recordar cómo se ha jenerado este proyecto.

Después de haberse presentado varios proyectos, se aprobó en la Cámara de Diputados el que envió al Senado mi antecesor. El honorable señor Huneeus, reunió entonces en su despacho a varios señores Senadores para buscar una solución que pudiera traducirse en un proyecto. Entiendo que a esa reunión asistieron varios de los Senadores que han tomado parte en este debate, como los señores Walker Martínez, Eyzaguirre, Aldunate i otros.

En esa reunión, después de oídas las diversas opiniones i hecho el estudio de todo lo espuesto sobre el particular, acordaron los presentes el proyecto que está en debate.

El señor **Eyzaguirre**.—No todos lo aceptamos.

El señor **Matte** (Ministro de Guerra i Marina).—Probablemente así habrá sido, señor Senador, porque es casi imposible vaciar en un proyecto de ley las ideas de todos; así como es imposible dictar una ley que sea el ideal de las aspiraciones de todos los que desean servir al país. Hai que principiar por algo, como ocurre con el proyecto en debate, que es una política en materia de navegación para Chile.

No es posible que Chile pierda definitivamente la situación que tenía en cuanto a Ma-

rina Mercante para quedar en la situación que hoy tiene.

No quiero referirme al caso de un país que ha sido vencido por el nuestro, que quedó en la situación que todo el mundo conoce, i que, mediante su trabajo i el esfuerzo de sus legisladores, ha logrado levantar una Marina Mercante que hoy viene a pasear su bandera por las costas de nuestro país, amenazando a nuestra Marina con arrebatarle todo el tráfico en esta zona del Pacífico.

¿Por qué ha ocurrido esto? Porque no nos hemos preocupado de este negocio relativo a la Marina Mercante Nacional; porque desde hace muchos años se ha estado estudiando i discutiendo esta cuestión sin resolverla jamás.

El señor **Guarello**.—No ha sido culpa del Gobierno i del legislador solamente, sino también de los particulares; que no han comprendido los deberes que tenían en estos casos. Las compañías de vapores establecidas tienen también su parte de culpa: han querido capitalizar su dinero sin emprender una lucha franca i abierta con los recursos que tenían.

El señor **Matte** (Ministro de Guerra i Marina).—Yo no sé lo que ocurre en las compañías particulares, pero es evidente que tratándose de un problema de esta naturaleza, el Gobierno es el que resuelve i fija rumbos; porque es evidente que si el Gobierno dicta leyes encaminadas a un objetivo práctico, se traducen en ese objetivo práctico; pero si no se hace nada, ocurrirá lo que está pasando.

Se ha hablado mucho aquí de la conveniencia que hai en reservar el cabotaje a la Marina Mercante Nacional. Yo creo que el monopolio del cabotaje no puede tenerlo la Marina chilena, porque no hai buques con qué hacerlo; eso se traduciría en la práctica en el encajecimiento de los fletes i en dificultades para el comercio.

Pero cabe otra solución, no la supresión del cabotaje extranjero sino el despacho del proyecto de ley que está pendiente en la Cámara de Diputados, que se refiere a la contribución de tonelaje a las naves extranjeras.

Los grandes vapores de compañías extranjeras que vienen de Europa descargan gran parte de sus mercaderías en el centro i sur de la República, i como tienen que seguir al norte toman carga en puertos chilenos a precios ínfimos, con lo cual arruinan a las empresas chilenas.

Se ha hablado de ciertas relaciones que tiene este proyecto con otros problemas. El señor Senador por Santiago ha dicho que él no acepta una Marina Mercante sino como auxiliar de la Marina de Guerra.

Por eso hai que estudiar este proyecto bajo dos aspectos: uno comercial i otro militar.

La idea de tener buques auxiliares de las naves de guerra lleva envuelta la de tener buques de gran andar, por lo menos de veinte millas, que es lo que se calcula tendrán las grandes unidades de guerra chilenas, porque el éxito de las operaciones en las guerras modernas está en la rapidez, en la oportunidad, en andar lijero.

Pero un vapor de gran andar tiene un gran costo, en primer lugar; sin contar otros inconvenientes.

A este respecto voi a citar un ejemplo que encuentro en un folleto del almirante Uribe, que deben conocer los señores Senadores. En él se hace referencia al vapor *Huasco*, de la Compañía Sud-Americana de Vapores, que tiene dos mil quinientas toneladas de rejistro i quince millas de andar. Su costo fué de ciento cinco mil libras esterlinas. Si ese vapor hubiera sido construido para andar veinte millas, habria necesitado aumentar al doble el poder de sus máquinas; lo que obligaria el empleo de dos máquinas, dos hélices, un aumento considerable en la estension de las carboneras i, por consiguiente, una inevitable disminucion del poder de carga del vapor a mil doscientas toneladas.

Ademas, ese aumento en el andar habria recargado el precio del vapor en cuarenta mil libras esterlinas, o sea, casi el cincuenta por ciento de su precio total.

De modo que, a mi juicio, no se pueden apartar estas dos ideas: gran andar significa gran poder de máquinas, gran costo de construccion del vapor i gran disminucion de la capacidad de carga.

Por esto creo que hai que considerar los dos proyectos separadamente: el que se refiere a la Marina Mercante actual, cuyo costo voi a dar al Honorable Senado i el otro redactado de acuerdo con el proyecto de contrato presentado por las compañías subvencionadas, en que piden ciertas garantías sobre el actual capital.

Ya que llevo a este punto estoi en situacion de contestar al señor Senador por Santiago en lo que se refiere a la presentacion de una compañía extranjera que pedia la garantía del Gobierno de Chile para establecer una línea de vapores. Esa presentacion se ha enviado a la superioridad marítima, que aun no ha evacuado su informe. Pero, es indudable que nosotros, como chilenos, tenemos que pensar en que si es posible formar una compañía nacional que no cueste al pais sino una

garantía sobre una suma alzada, ¿para qué vamos a contratar con extranjeros la formacion de una flota que, por ponerle bandera chilena i someterse a tales o cuales condiciones, nos impondria compensaciones gravosas?

El señor **Aldunate**.—Los proponentes piden el cinco por ciento de las entradas brutas por la administracion de la empresa.

El señor **Matte** (Ministro de Guerra i Marina).—Mucho mas satisfactorio i ménos costoso para nosotros es garantizar un capital para una compañía nacional. Esa idea en la práctica es buena, es económica. Porque yo me pregunto, si los vapores no han de dar el cinco por ciento, ¿qué negocio es? Cómo se concibe la existencia de compañías extranjeras que vengan aquí i no rindan el cinco por ciento, cuando el Senado sabe que en Europa no se necesita colocar el dinero en empresas de navegacion para obtener un interes de cinco por ciento? Los últimos empréstitos rusos colocados en Paris, atento el precio de venta de los bonos, han proporcionado inversiones a ese tipo de interes, poco mas o ménos. De modo que, lo repito, ¿qué negocio cabe en una empresa de navegacion que no dé el cinco por ciento?

Por lo que respecta al artículo 1.º del proyecto en discusion, el Gobierno está en todo conforme con él i le presta su aceptacion.

Una de las objeciones que se han hecho consiste en preguntar por qué se coloca a las naves de vela en las mismas condiciones que los buques a vapor.

La razon de esto es clara. La navegacion a la vela sirve para formar i adiestrar el personal de servicio, i ademas contribuye a la comunicacion i comercio en muchas partes sobre todo en el sur, donde no tocan los buques de vapor. ¿I cuánto podrá ganar de prima un buque de vela? ¿Cuánto tiempo necesita para recorrer mil millas? En la práctica, ¿qué significa esto en dinero? Si le soplan buenos vientos, un buque de vela andará a lo mas ocho millas por hora, i si el viento cesa o se vuelve contrario no avanzará nada. Como la prima es sobre la distancia útil recorrida, es evidente que los buques a la vela están en condiciones mui inferiores a los de vapor, que tienen una marcha segura gracias a que sus medios de locomocion están en la nave misma.

De modo que la objecion que hacia el señor Senador por Santiago en lo referente a los buques de vela no me hace mayor fuerza. El desembolso por las primas no seria grande.

El señor **Walker Martínez**.—En pro-
porción, la prima es mayor para los buques
de vela, porque cuestan ménos que los vapores.
La prima en pesos o centavos es la
misma en ambos casos, pero como el precio
de un velero es mucho menor, resulta mucho
mas favorecido, relativamente al capital in-
vertido.

El señor **Matte** (Ministro de Guerra i Ma-
rina).—Pero el buque de vela recibe mucho
ménos por primas. Anda ménos.

El señor **Walker Martínez**.—Pero, fije-
se Su Señoría en la diferencia de precios en-
tre los buques de vela i los vapores. Una hé-
lice, acaba de decir el señor Ministro, cuesta
miles de libras esterlinas, i para aumentar tres
millas de velocidad en un vapor hai que ha-
cer fuertes gastos i que desplazar mas de mil
toneladas, disminuyendo en otro tanto la car-
ga que puede tomar el vapor.

El señor **Matte** (Ministro de Guerra i Ma-
rina).—Yo le queria llamar la atencion al se-
ñor Senador a lo que significan estas primas
en un buque de vela, que demora mucho en
recorrer mil millas, estando a este respecto en
condiciones de mucha inferioridad con res-
pecto a un vapor.

El señor **Walker Martínez**.—I tambien
la utilidad de un buque de vela es infinita-
mente menor. Su Señoría, que habla como
Ministro de Guerra, ¿Podria decirme qué uti-
lidad le trae un buque de vela a la Marina
de Guerra?

El señor **Matte** (Ministro de Guerra i Ma-
rina).—Yo no me he limitado a hablar como
Ministro de Marina. Creo que un problema
de esta especie no puede decirse hasta qué
punto le interesa al Ministro de Marina, ni
hasta qué punto le interesa al Ministro del In-
terior. Lo único que puedo decir es que tanto
las opiniones del que habla, como las de mi
honorable colega el señor Ministro del In-
terior, son absolutamente las opiniones del Go-
bierno. El señor Senador me pregunta por
las ventajas de un buque de vela en la Ma-
rina de Guerra, i puedo contestarle desde lue-
go que las tiene, i mui estimables, en la for-
macion del personal.

El señor **Guarello**.—Como ya llega la
hora i el negocio va a quedar pendiente, rue-
go al señor Ministro que me permita una bre-
ve interrupcion, para preguntarle si el Go-
bierno ha oido alguna vez a los armadores

sobre esta cuestion que tanto les interesa i
que es de su especial competencia.

Le evitaré al señor Ministro la respuesta.
Su Señoría no los ha oido, i si lo hubiera he-
cho le habrian contestado lo que me contesta-
ron a mí cuando reunidos en mi estudio ha-
blamos sobre esta materia. Tratando de esta
lei de proteccion a la Marina Mercante me
dijeron: no queremos plata; queremos dar pla-
ta al Estado.

El señor **Matte** (Ministro de Guerra i Ma-
rina).—¿Dar dinero al Estado?

El señor **Guarello**.—Sí, señor; i la razon
se encuentra en un punto que el mismo señor
Ministro ha tocado. Los armadores de Val-
paraiso están conformes en que se despache
el proyecto sobre la contribucion de tonelaje
pendiente en la Cámara de Diputados, con
lo que se haria innecesario dictar por ahora
otras leyes, salvo la especial que convendria
aprobar obedeciendo a los propósitos mani-
festados per el señor Senador por Santiago.

Si el señor Ministro llama a los armadores,
éstos le podrán dar informaciones, no toma-
das de los libros, pero sí fundadas en la prác-
tica, i se convencerá talvez de que con la sola
aprobacion de la lei sobre el impuesto de to-
nelaje se habrá dado un paso mui eficaz para
protejer a la Marina Mercante.

El señor **Aldunate**.—Convendrá o nó se-
gun sea el impuesto. Con un impuesto mui
elevado encarecerian los fletes.

El señor **Guarello**.—No hai cuidado, por-
que aun se podria fijar una tarifa máxima
para los fletes.

Para concluir, queria observar al señor Mi-
nistro que estamos haciendo las cosas al reves.
El proyecto de que estamos tratando deberia
ser el último: en primer lugar deberia despa-
charse el proyecto del impuesto de tonelaje,
en segundo lugar el de la Marina Mercante
ausiliar de la de Guerra, i en el tercero el de
proteccion a la construccion de buques en
Chile.

Dejo la palabra rogando al señor Ministro
de Guerra i Marina que se sirva llamar a los
armadores para oir su opinion sobre estas ma-
terias.

El señor **Matte** (Presidente).—Como ha
pasado la hora, se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

GABRIEL D. ELZO,
Redactor.