

PUBLICACION OFICIAL
LEGISLATURA ORDINARIA
Sesión 2ª, en martes 29 de mayo de 1956

Ordinaria

(De 16 a 19)

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES ALESSANDRI (DON FERNANDO),
FIGUEROA Y CORREA

SECRETARIOS, LOS SEÑORES HORACIO HEVIA MUJICA Y HERNAN
BORCHERT RAMIREZ

INDICE

Versión taquigráfica

| | Pág. |
|--|------|
| I. ASISTENCIA | 24 |
| II. APERTURA DE LA SESION | 24 |
| III. TRAMITACION DE ACTAS | 24 |
| IV. LECTURA DE LA CUENTA | 24 |
| Petición de desafuero de la Gobernadora de La Unión, doña Olga Boettcher M. (Se fija sesión para votarla) | 25 |

| | Pág. |
|---|------|
| V. ORDEN DEL DIA: | |
| Proyecto sobre modificación de la ley 6.415, que reservó a naves chilenas el comercio de cabotaje. (Queda pendiente la discusión). | 25 |
| Proyecto que autoriza la entrada y permanencia en territorio nacional y el desembarco de tropa armada del portaaviones norteamericano "Franklin D. Roosevelt". (Se aprueba) | 45 |
| Proyecto que modifica la ley N° 4.855, sobre concesión de terrenos fiscales en Aisén. Tercer trámite. (Se aprueba) | 45 |
| Proyecto que concede amnistía a infractores de la ley N° 11.170, sobre reclutamiento para las Fuerzas Armadas. Tercer trámite. (Se aprueba) | 46 |
| Proyecto que autoriza a la Municipalidad de Tomé para contratar un empréstito. (Se aprueba) | 46 |
| Proyecto que autoriza a la Municipalidad de Quillón para contratar un empréstito. (Se aprueba) | 47 |
| Proyecto que autoriza a la Municipalidad de Renaico para contratar un empréstito. (Se aprueba) | 49 |
| Proyecto que autoriza a la Municipalidad de Limache para contratar un empréstito. (Se aprueba) | 50 |
| Proyecto que autoriza a la Municipalidad de Purén para contratar un empréstito. (Queda pendiente) | 50 |
| Proyecto que autoriza a la Municipalidad de La Unión para contratar un empréstito. (Se aprueba) | 52 |
| Proyecto que aumenta la cuota mortuoria de asegurados del Servicio de Seguro Social. (A Comisión) | 53 |
| Proyecto que autoriza a la Sociedad Constructora de Establecimientos Hospitalarios para aumentar su capital mediante la emisión de acciones. (Se aprueba) | 54 |
| Proyecto sobre traspaso de bien raíz fiscal al Cuerpo de Voluntarios del Bote Salvavidas de Valparaíso. (Se aprueba) | 54 |
| Funcionamiento de la Escuela Industrial y Agrícola de la Fundación Otaegui de Laguna Verde, en Valparaíso. (Oficio) | 55 |
| Proyecto sobre reajuste de montepíos de los Procuradores del Número. Indicación. (Se aprueba) 56 y | 64 |
| VI. INCIDENTES: | |
| Mensaje Presidencial del 21 de mayo de 1956. Oficios. (Observaciones de los señores Correa y Marín) 56, 64 y | 78 |
| Publicación de discursos. (Se acuerda) 64, 75 y | 86 |
| Integración de la Comisión de Trabajo y Previsión Social. (Se aprueba) | 64 |
| Concurrencia del Senador González Madariaga a inauguración del aeródromo de Chabunco, en Magallanes. (Observaciones del señor González Madariaga) | 66 |
| Reorganización del Ministerio de Relaciones Exteriores por decreto de insistencia. Oficio. (Observaciones de los señores Bulnes Sanfuentes y Quinteros) | 75 |

Anejos

Pág.

ACTA APROBADA:

| | |
|---|----|
| Sesión 15ª, en 16 de mayo de 1956 | 87 |
|---|----|

DOCUMENTOS:

- | | |
|--|-----|
| 1.—Acuerdos de la Cámara de Diputados recaídos en las observaciones del Ejecutivo al proyecto que crea el Colegio de Periodistas | 90 |
| 2.—Oficio del Ministro de Hacienda con el que éste responde a observaciones de los señores Poklepovic y Cerda sobre pago de subvenciones a colegios particulares de Valparaíso y Aconcagua. | 91 |
| 3.—Oficio del Ministro de Educación con el que éste da respuesta a observaciones de los señores Acharán Arce y González Madariaga sobre local para el Liceo de Niñas de Castro | 91 |
| 4.—Informe de la Comisión de Gobierno recaído en el proyecto sobre traspaso de un bien raíz fiscal al Cuerpo de Voluntarios del Bote Salvavidas de Valparaíso | 92 |
| 5.—Informe de la Comisión de Relaciones Exteriores recaídos en el proyecto que autoriza la entrada y permanencia en territorio nacional y el desembarco de tropa armada del portaaviones norteamericano "Franklin D. Roosevelt". | 93 |
| 6.—Informe de la Comisión de Hacienda recaído en el proyecto sobre modificación de la ley 6.415, que reservó a naves chilenas el comercio de cabotaje | 93 |
| 7.—Moción del señor Acharán Arce que modifica la Ley General de Elecciones | 116 |
| 8.—Moción del señor Pérez de Arce sobre aumento de pensión a doña Teresa Sonder viuda de Roger. | 117 |
| 9.—Moción del señor Rivera sobre reajuste de montepíos de los Procuradores del Número | 113 |

VERSION TAQUIGRAFICA

I. ASISTENCIA

Asistieron los señores:

- | | |
|------------------------|----------------------|
| —Acharán Arce, Carlos. | —González, Eugenio |
| —Aguirre Doolan, Hbto. | —Larrain, Jaime |
| —Ahumada, Gerardo | —Lavandero, Jorge. |
| —Alessandri, Eduardo | —Marín, Raúl |
| —Alessandri, Fernando | —Martínez, Carlos A. |
| —Alvarez, Humberto. | —Martones, Humberto. |
| —Allende, Salvador | —Moore, Eduardo |
| —Ampuero, Raúl | —Mora, Marcial |
| —Amunátegui, Gregorio. | —Opasso, Pedro |
| —Bossay, Luis | —Pereira, Julio |
| —Bulnes S., Francisco | —Pérez de Arce, Gmo. |
| —Cerde, Alfredo | —Poklepovic, Pedro |
| —Coloma, Juan Antonio | —Prieto, Joaquín. |
| —Correa, Ulises | —Quinteros, Luis |
| —Curti, Enrique | —Rettig, Raúl. |
| —Faivovich, Angel | —Rivera, Gustavo |
| —Figuroa, Hernán | —Rodríguez, Aniceto |
| —Frei, Eduardo | —Torres, Isaura |
| —García, José | —Videla, Hernán |
| —González M., Exequiel | |

Actuó de Secretario el señor Horacio Hevia Mujica, y de Prosecretario, el señor Hernán Borcherch Ramírez.

PRIMERA HORA

II. APERTURA DE LA SESION

—Se abrió la sesión a las 16.15, en presencia de 12 señores Senadores.

El señor ALESSANDRI, don Fernando (Presidente). — En el nombre de Dios, se abre al sesión.

III. TRAMITACION DE ACTAS

El señor ALESSANDRI, don Fernando (Presidente). — El acta de la sesión 15ª, en 16 de mayo, aprobada.

El acta de la sesión 1ª, en 23 de mayo, queda a disposición de los señores Senadores.

(Véase el Acta aprobada en los Anexos)

IV. LECTURA DE LA CUENTA

El señor ALESSANDRI, don Fernando (Presidente). — Se va a dar cuenta de los asuntos que han llegado a Secretaría.

El señor PROSECRETARIO. — Las siguientes son las comunicaciones recibidas:

Oficios

Uno de la Honorable Cámara de Diputados con el que comunica los acuerdos adoptados en relación con las observaciones formuladas por S. E. el Presidente de la República al proyecto de ley que crea el Colegio de Periodistas. (Véase en los Anexos, documento 1).

—Pasa a la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento.

Uno del señor Ministro de Hacienda con el que contesta las observaciones de los Honorables Senadores señores Poklepovic y Cerda, relacionadas con el pago de las subvenciones a los establecimientos particulares gratuitos. (Véase en los Anexos, documento 2).

Uno del señor Ministro de Educación Pública con el que contesta las observaciones formuladas por los Honorables Senadores señores Acharán Arce y González Madariaga, relacionadas con la obtención de fondos para el funcionamiento del Liceo de Niñas de Castro. (Véase en los Anexos, documento 3).

—Quedan a disposición de los señores Senadores.

Uno del señor Ministro de Relaciones Exteriores con el que acusa recibo del discurso del Honorable Senador señor González Madariaga, relacionado con el problema limítrofe de Alto Palena.

Uno del señor Ministro del Trabajo con el que comunica la dictación del Estatuto de los Trabajadores del Cobre.

Uno del Departamento de Asuntos Políticos del Ministerio de Relaciones Exteriores con el que remite dos ejemplares

del boletín editado por el Honorable Senado Federal del Brasil con los discursos pronunciados en dicha Corporación con motivo de la visita del señor Vicepresidente del Senado de Chile, Honorable Senador don Hernán Figueroa Anguita, con ocasión de la Transmisión del Mando Presidencial en ese país.

—*Se mandan archivar.*

Informes

Uno de la Comisión de Gobierno recaído en el proyecto de ley, iniciado en una moción del Honorable Senador señor Martínez, sobre transferencia de una propiedad fiscal al Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso. (Véase en los Anexos, documento 4).

Uno de la Comisión de Relaciones Exteriores recaído en el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados que autoriza el desembarco con armas de la tripulación del portaaviones de los Estados Unidos de Norteamérica "Franklin D. Roosevelt". (Véase en los Anexos, documento 5).

Uno de la Comisión de Hacienda recaído en el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados, sobre fomento de la Marina Mercante Nacional. (Véase en los Anexos, documento 6).

—*Quedan para tabla.*

Mociones

Una del Honorable Senador señor Carlos Acharán Arce con la que inicia un proyecto de ley que modifica la Ley General de Elecciones. (Véase en los Anexos, documento 7).

—*Pasa a la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento.*

Una del Honorable Senador señor Pérez de Arce, con la que inicia un proyecto de ley que aumenta la pensión de que actualmente goza doña Teresa Sonder viuda de Roger. (Véase en los Anexos, documento 8).

—*Pasa a la Comisión de Asuntos de Gracia.*

Presentación

Una de doña Marta Díaz Dávila, en que modifica su solicitud pendiente en la Comisión de Asuntos de Gracia.

—*Se manda agregar a sus antecedentes.*

PETICION DE DESAFUERO DE GOBERNADORA DE LA UNION

El señor SECRETARIO.— De conformidad con el inciso 3º del artículo 190 del Reglamento, la petición de desafuero de la Gobernadora de La Unión, señora Olga Boettcher, se votará en la sesión ordinaria de mañana, en el tiempo destinado a votaciones.

V. ORDEN DEL DIA

RESERVA DEL COMERCIO DE CABOTAJE A LAS NAVES DE BANDERA NACIONAL

El señor SECRETARIO.— En el primer lugar de la tabla ordinaria, corresponde tratar el informe de la Comisión de Hacienda recaído en el proyecto de ley de la Cámara de Diputados sobre fomento de la marina mercante nacional.

El proyecto es el siguiente:

"Artículo 1º.—El cabotaje queda reservado a las naves chilenas bajo las condiciones establecidas en la presente ley. Se entiende por cabotaje el transporte marítimo, fluvial y lacustre de pasajeros y carga entre los diversos puertos del litoral y en los ríos y lagos de la República.

Artículo 2º.— El Presidente de la República, en casos de deficiencia de las empresas chilenas de cabotaje para atender las necesidades del país, podrá disponer que naves de la Armada, particulares o de servicio exterior o naves extranjeras, hagan el cabotaje de pasajeros o de determinada carga, en las condiciones estableci-

das en la presente ley y sus reglamentos, o en las especiales que en cada caso se dicten, y señalar los funcionarios facultados para otorgar estas autorizaciones.

Artículo 3º.—Se reputará chilena la nave matriculada en puertos chilenos cuyos propietarios sean chilenos domiciliados en Chile y que sean chilenos su capitán, su oficialidad y su tripulación.

No obstante lo dispuesto en el inciso anterior, la Dirección del Litoral y de Marina Mercante podrá autorizar en casos excepcionales la contratación de especialistas extranjeros cuando ello sea indispensable.

Si el propietario de una nave fuere una sociedad o comunidad, se entenderá chilena siempre que pertenezca a personas naturales o jurídicas chilenas las tres cuartas partes del capital social o de los derechos de la comunidad. Para los efectos de esta ley, se entenderá por persona jurídica chilena, aquella cuyo capital, a su vez, pertenezca al menos en un 75% a personas naturales o jurídicas chilenas.

No se podrá autorizar el uso de la bandera nacional a las naves mercantes que no cumplan con los requisitos establecidos en el presente artículo.

La dotación de cada nave será determinada por la Dirección del Litoral y de la Marina Mercante.

Artículo 4º.— Para los efectos de la presente ley, los armadores de naves de cabotaje se clasificarán en armadores que hagan el "servicio público" y en armadores "particulares".

Armador que haga el servicio público es aquel que dedica sus naves al transporte de carga ajena a la empresa armadora.

Armador particular es aquel cuyas naves están exclusivamente dedicadas al transporte de carga producido por la industria principal a que sirven de complemento esas naves. Estos armadores podrán hacer el cabotaje de las materias primas, materiales y productos que sean necesarios para las industrias del arma-

dor, y que no estén destinados a terceros. Igualmente, previa autorización del Ministerio de Economía, podrán efectuar en casos especiales, el transporte de determinadas clases de cargas ajenas a la empresa, en las condiciones establecidas en la presente ley y sus reglamentos, para los servicios públicos de cabotaje. Quedan incluidos en esta categoría los armadores de barcos de pesca y caza y de paseo y goletas motorizadas, quienes se sujetarán a las normas que establezca el reglamento.

Artículo 5º.— Las disposiciones de los Títulos III, IV y V, se aplicarán exclusivamente a los armadores que hagan el servicio público.

TITULO II

De la contabilidad de las empresas de servicio público

Artículo 6º.— Tanto los armadores que hagan servicio público como las empresas de lanchas y muelles están obligados a llevar, para el negocio naviero o portuario, una contabilidad auxiliar separada de todo otro negocio a que pueda dedicarse.

Artículo 7º.— Para todos los efectos legales, salvo los del inciso final de este artículo, las empresas navieras y las de lanchaje y muellaje nacionales, harán anualmente las amortizaciones sobre el valor de adquisición del material a flote y muelles, más las revalorizaciones correspondientes en cada caso, en la siguiente forma:

a) Un mínimum de 5% y hasta un máximo de 20% del valor de las naves y de los barcos tanques para transporte de combustibles líquidos;

b) Un mínimum de 10% y hasta un máximo de 20% del valor de los remolcadores, embarcaciones y demás materiales a flote;

c) Un mínimum de 5% y hasta un máximo de 20% del valor de los muelles de ace-

ro y otras estructuras metálicas y del valor de los muelles de madera, y

d) Las amortizaciones acumuladas no podrán exceder en ningún caso del valor de la adquisición de las naves más las revalorizaciones correspondientes.

Estas amortizaciones, en cuanto excedan del 10% del valor de adquisición, no se considerarán como gastos que rebajen la utilidad líquida para los efectos de las participaciones y gratificaciones de los empleados y obreros.

Artículo 8º.— Las empresas navieras y de lanchaje y muellaje nacionales deberán destinar anualmente una cantidad que no sea inferior al 20% de su renta líquida a la formación de un fondo especial que sólo podrá emplearse en la adquisición de nuevas unidades, remolcadores, lanchas y demás elementos marítimos o en la transformación de naves y mejoras de las mismas.

Las sumas acumuladas en dicho fondo, no podrán ser distribuidas como dividendos empleadas en un objeto distinto al señalado. Sin embargo, el referido fondo podrá ser usado como garantía de empréstitos destinados a los mismos fines, o bien, podrán las diversas compañías reunirlos en una cuenta común.

Las sumas que se destinen anualmente a este fondo de renovación y ampliación de la flota, estarán liberadas de todo impuesto.

Se imputarán a la cuota del 20% establecida en el inciso primero, las utilidades que otras disposiciones legales obliguen a incorporar a fondo de reserva o a otros análogos.

El fondo especial a que se refiere este artículo, tampoco será considerado como gasto que rebaje la utilidad líquida para los efectos de las participaciones y gratificaciones de los empleados y obreros.

Artículo 9º.— Las empresas navieras y de lanchaje y muellaje nacionales podrán revalorizar anualmente las naves y demás material a flote hasta un valor equivalente a sus respectivos costos de reposición.

La revalorización deberá ser aceptada previamente por la Dirección General de Impuestos Internos, no constituirá renta imponible para los efectos de los impuestos de categoría y de los impuestos global complementario y adicional a la renta, y será, además, considerada en el capital propio del contribuyente para todos los efectos legales.

La revalorización se hará a la fecha del respectivo balance, y se considerará al llevar a cabo los castigos que la ley indica.

TITULO III

De las condiciones generales del servicio

Artículo 10.— Para establecer o alterar servicios de cabotaje, se requiere autorización del Presidente de la República. La respectiva resolución suprema sólo determinará las condiciones generales que deberá llenar el servicio.

Cuando sea necesario conceder o alterar rutas o tráficos en explotación se deberá considerar que el conjunto de las líneas de navegación y su coordinación con otros medios de transporte, aseguren la atención regular de las diversas regiones del país y tener en consideración la situación comercial del armador.

Artículo 11.— Salvo autorización especial del Presidente de la República, los armadores no podrán suspender un servicio regular establecido, sino con un aviso dado con un mes de anticipación.

Artículo 12.— Si por hecho voluntario o culpa del armador se interrumpiere en su totalidad o en parte el servicio de navegación, sin haberse dado el aviso de que trata el artículo anterior, el Presidente de la República, en ejercicio de sus atribuciones, decretará lo necesario para restablecer y asegurar el servicio.

Si para el restablecimiento o la seguridad de este servicio se necesitare el uso de naves u otros bienes de dominio privado, el propietario tendrá derecho a las indemnizaciones correspondientes.

El pago de las indemnizaciones a que se refiere el inciso anterior, se hará dentro del plazo de dos meses, contado desde la fecha del hecho que las motive.

Si el armador que ha interrumpido su servicio no volviere a tomarlo a su cargo, antes de tres meses, el Presidente de la República podrá declarar caducada la autorización a que se refiere el artículo 10.

Artículo 13.— Los armadores que hagan el servicio público no podrán negarse a conducir los pasajeros ni a recibir las mercaderías que se les entreguen para su transporte, sino en caso de que el pasajero o el embarcador sean deudores morosos y en los demás casos que señalen los reglamentos.

Artículo 14.— Se dará preferencia para su transporte a los frutos o provisiones destinados al consumo ordinario de las poblaciones, que sirvan los armadores para los cuales la autoridad marítima, por orden del Presidente de la República, reclamare el transporte preferente, y a valijas de correspondencia epistolar que el Reglamento determine.

Para los efectos del abastecimiento regular de productos frescos, la distribución de los sitios especiales que se destinan a bordo de las naves para el transporte de estos productos, se podrá hacer con la intervención directa de la autoridad marítima en el puerto de embarque y de acuerdo con las disposiciones que sobre esta materia consulte el Reglamento.

Los frutos, provisiones y productos a que se refieren los incisos anteriores, serán determinados por el Ministerio de Economía.

Artículo 15.— Los itinerarios ordinarios que deban regir en los servicios de las diferentes líneas de navegación de cabotaje serán fijados por el Presidente de la República, previo informe de la Comisión de Tarifas y Transportes Marítimos y no podrán ser alterados sin su autorización.

Cuando circunstancias momentáneas obliguen a una nave a alterar su itinerario, la Compañía deberá advertir de ello al público y a la autoridad marítima, por lo menos con 24 horas de anticipación a la fijada como recalada ordinaria.

El Presidente de la República podrá ordenar a las naves nacionales el cumplimiento de itinerarios extraordinarios por períodos que no excedan de un mes en determinadas zonas del país, con el objeto de dar preferencia al transporte de pasajeros y productos de la agricultura, de la pesca, combustibles, cemento, carnes congeladas, maderas o ganado en pie, sin perjuicio de ordenar la preferencia dentro de los itinerarios establecidos.

El Estado indemnizará al armador los perjuicios que le hubiere irrogado el cumplimiento de la orden del Presidente de la República de efectuar un itinerario extraordinario.

Artículo 16.— La autorización a que se refiere el artículo 10, podrá ser revocada por el Presidente de la República, en caso de infracciones graves a la presente ley, o a las condiciones que se hayan fijado en el respectivo decreto de autorización.

TITULO IV

De las tarifas de cabotaje y de la reserva del comercio exterior

Artículo 17.— Las tarifas de pasajes y de carga en el comercio de cabotaje, las de lanchaje y muellaje, comprendiendo en estas últimas mercaderías de tráfico internacional y de tránsito, las condiciones de aplicación y sus modificaciones, serán fijadas en moneda corriente por el Presidente de la República, previo informe de la Comisión de Tarifas y Transportes Marítimos.

Artículo 18.— Los proyectos de itinerarios de cabotaje, los de tarifas de pasajes y carga lanchaje y muellaje, y sus condiciones de aplicación, serán estudiadas

por la Comisión de Tarifas y Transportes Marítimos. Dicha Comisión estará compuesta por el Subsecretario de Transportes, que la presidirá; por el Jefe del Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre, que presidirá en ausencia del Subsecretario; un representante designado por el Ministerio del Trabajo; tres representantes de las empresas de cabotaje, designados por la Asociación Nacional de Armadores y tres representantes de los usuarios, designados por la Confederación de la Producción y del Comercio. Actuará como Secretario de la Comisión un funcionario del Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre.

La Comisión se reunirá citada por su presidente, por acuerdo de ella misma o a solicitud escrita de, a lo menos, un tercio de sus miembros.

La Comisión sesionará válidamente con cinco de sus miembros.

La Comisión de Tarifas y Transportes Marítimos podrá requerir a las empresas navieras y de las de lanchaje y muelle particulares, fiscales y semifiscales, los informes y datos necesarios para cumplir las funciones que la presente ley y sus reglamentos le encomiendan y la exhibición de los documentos relativos a la materia que se desea investigar. Los informes y datos recogidos serán confidenciales.

Los proyectos de tarifas e itinerarios de los servicios lacustres y fluviales serán informados a la Comisión de Tarifas y Transportes Marítimos por una Subcomisión que funcionará en el puerto principal de la región. Dicha Subcomisión estará compuesta por el Intendente de la provincia o la autoridad correspondiente, que la presidirá; el Capitán de Puerto, dos representantes de los armadores regionales y uno de la Cámara de Comercio local.

La Comisión deberá resolver sobre el proyecto de nuevas tarifas antes del 1º de abril de cada año.

El Presidente de la República se pronunciará sobre dicho proyecto dentro de los 30 días siguientes a su presentación, y si no lo hiciera dentro de dicho plazo, se entenderá aprobado y deberá, en todo caso, ser publicado en el Diario Oficial a petición de cualquiera de los componentes de la Comisión de Tarifas y Transportes Marítimos.

Artículo 19.— Las tarifas de cabotaje, lanchaje y muellaje tendrán un año de vigencia, pero podrán ser modificadas cuando circunstancias especiales así lo determinen. Las tarifas así modificadas sólo regirán por el tiempo que faltare para completar dicho año.

Artículo 20.— En ninguna circunstancia podrá cobrarse tarifas distintas de las aprobadas. Si en el hecho se cobraren tarifas aumentadas o disminuidas o se adoptaren cualesquiera otras medidas que signifiquen aumentos o disminuciones de ellas, tanto el armador como el dueño de la carga, sufrirán en carácter de pena, multas equivalentes al décuplo de la diferencia entre la tarifa oficial y la efectivamente cobrada.

Artículo 21.— Los armadores que hagan el servicio público de cabotaje transportarán gratuitamente las valijas que el Correo les entregue para su conducción, hasta la cantidad máxima que fije el reglamento respectivo para cada buque.

El Servicio de Correos tendrá la obligación de entregar y retirar las valijas a bordo de las respectivas naves.

Artículo 22.— La Subsecretaría de Transporte, conjuntamente con la Comisión de Tarifas y Transportes Marítimos vigilarán el cumplimiento por parte de los armadores y empresarios de las obligaciones que hayan sido consideradas para la fijación de las tarifas, como ser los relativos a sueldos y jornales u otros, sin perjuicio de las atribuciones legales de los organismos del trabajo.

Artículo 23.— El transporte marítimo de la carga, tanto de importación como de

exportación, entre Chile y los países atendidos o que se atiendan en el futuro por líneas chilenas regulares de navegación, queda reservado en un 50% a las naves de bandera nacional, porcentaje que se computará separadamente para carga a granel, carga líquida y carga general. El Ministerio de Economía, a propuesta de la Comisión de Tarifas y Transportes Marítimos, la que será integrada para estos efectos con un representante de la Sociedad Nacional de Minería, dictará el reglamento que establezca las modalidades para la aplicación de esta medida.

El embarque que se efectúe contraviñiendo la distribución de fletes dispuesta por el Ministerio de Economía o autoridad correspondiente en cumplimiento de la presente disposición, será sancionado con una multa a beneficio fiscal, equivalente al 10 por ciento del valor cif. de la mercadería, multa que será de cargo del importador, exportador o embarcador infractor, y que se aplicará por la Aduana respectivas en la forma que determine el reglamento.

TITULO V

De los Agentes de Naves

Artículo 24.— Para ejercer las funciones de agentes de naves nacionales o extranjeras y dedicarse a las faenas de carga y descarga en los puertos del litoral, es necesaria la autorización correspondiente del Ministerio de Economía, la que podrá revocarse en casos de infracciones a la presente ley o a las condiciones que la resolución determine.

Podrán ser agentes de naves de cabotaje, o realizar faenas de carga y descarga en Chile, los propios armadores, y las personas naturales o jurídicas chilenas que dispongan de los elementos propios suficientes para desempeñar tales faenas.

Para ser agente de naves de servicio ex-

terior y efectuar operaciones de carga y descarga, fletamento, despacho y consignación de naves nacionales de este servicio se requieren los mismos requisitos enunciados en el inciso anterior.

Serán agentes de naves extranjeras, los agentes de naves de servicio exterior y aquellas personas, naturales o jurídicas, aceptadas para desempeñarse como tales. Estos agentes podrán actuar únicamente en las naves y compañías que representan.

Los armadores nacionales no requerirán de la autorización del Ministro de Economía para ser agentes de cabotaje o dedicarse a las faenas de carga y descarga de sus propias naves.

TITULO VI

Disposiciones sobre los Servicios en tiempo de guerra

Artículo 25.— La Marina Mercante Nacional formará parte de la Reserva Naval de la República y, en este carácter, el Presidente de la República podrá fijar o convenir con las compañías de navegación las condiciones particulares que deberán reunir las naves desde el punto de vista de la defensa nacional. El incumplimiento de dichas condiciones inhabilitará al armador para obtener la matrícula de la nave.

El Presidente de la República puede llamar al servicio del Estado a cualquier nave chilena con su oficialidad y tripulación en caso de guerra, trastornos sociales o conmoción interna y desde la fecha de su llamado quedará sometida a las disposiciones legales y reglamentos de la Armada Nacional.

Desde el momento en que las naves sean requisadas cesarán las responsabilidades que tenga el armador derivadas del cumplimiento de las leyes sociales y correrán de cuenta del Estado los gastos de mantenimiento en servicio, seguro y demás gastos de explotación de las naves.

El Estado deberá pagar las indemnizaciones que procedan por la requisición de que en este artículo se trata.

TITULO VII

De la supervigilancia del Estado

Artículo 26.— La inspección y supervigilancia de los servicios de cabotaje, será ejercida por la Dirección del Litoral y de la Marina Mercante Nacional del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto a la parte técnica y a las atribuciones que las leyes vigentes le confieren y por el Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre del Ministerio de Economía en lo que a la parte comercial se refiere.

Los reglamentos de la presente ley determinarán la forma de ejercer esta inspección y vigilancia.

Artículo 27.— El Ministerio de Economía y la Comisión de Tarifas y Transportes Marítimos podrán requerir de las empresas navieras y las de lanchaje y muellaje y oficinas fiscales los informes necesarios para cumplir las funciones que les encomienda la presente ley y la exhibición de los documentos relativos a la materia que se desea investigar.

Los informes y datos recogidos serán confidenciales, se extenderán por escrito y no serán dados a la publicidad. Queda estrictamente prohibido a los miembros de la Comisión divulgar cualquier detalle de esos informes o dar noticia alguna acerca de cualquier hecho o negocio o situación de que hubieren tomado conocimiento en el desempeño de sus cargos.

En caso de infringir la presente prohibición incurrirá en las penas señaladas en los artículos 246 y 247 del Código Penal.

TITULO VIII

Disposiciones Especiales y Sanciones

Artículo 28.— Las infracciones a la pre-

sente ley que no estén sujetas a una pena especial diversa y que se refieran a una nave determinada, serán sancionadas con una multa de diez a doscientos pesos por tonelada de registro grueso.

En caso de reincidencia dentro del término de un año, podrá aplicarse doblado el máximo de la multa y producida la tercera reincidencia dentro del mismo término, podrá, además, privarse a la nave o empresa naviera hasta por un año de los beneficios de esta ley.

Artículo 29.— Las infracciones a los artículos 6º, 20 y 27, serán sancionadas administrativamente por el Ministerio de Economía. Igual atribución corresponderá al Director del Litoral y de Marina Mercante Nacional, respecto de las infracciones a los artículos 11, 12, 13, 14 y 24.

Las resoluciones referidas en el inciso anterior, sobre exhibición de antecedentes y otras expresadas en esta ley, se ejecutarán en todo caso, sin retardos, aunque de ellas se reclamare por las personas o empresas afectadas o interesadas; y, en caso de resistencia, podrá hacerse uso de la fuerza pública para cumplirla.

La copia autorizada de la resolución administrativa que imponga una multa, tendrá mérito ejecutivo.

Las multas no podrán cobrarse mientras no quede ejecutoriada la resolución que las imponga.

El plazo fatal para reclamar será de 20 días contado desde la fecha de la notificación administrativa de la resolución.

Será competente para conocer y fallar sobre los reclamos en procedimiento sumario y en única instancia la Corte de Apelaciones respectiva.

Artículo 30.— Las naves que en el futuro ingresen a la matrícula nacional, deberán tener la más alta clasificación el Lloyd's Register, o su equivalente en cualquiera otra de las sociedades de clasificación reconocida por la Dirección del Litoral y de Marina Mercante.

Estas unidades deberán ser nuevas o tener 10 años de edad como máximo, sal-

vo que el Presidente de la República autorice la adquisición de naves de mayor edad en casos calificados de evidente conveniencia nacional.

Artículo 31.— Las naves nacionales sólo estarán obligadas a utilizar los servicios de práctico oficial al amarrarse a boyas petroleras; al entrar a diques o salir de ellos y al atracar o desatraer a las dársenas, molos o espigones de los puertos artificiales, o a los muelles fiscales o particulares.

En lo referente a muelles particulares, no será obligatorio el empleo de práctico para aquellas naves de propiedad de las empresas dueñas de dichos muelles y mandadas por capitanes con dos años como mínimo de mando.

Las naves chilenas mandadas por capitanes con más de cinco años de mando, podrán ser autorizadas por la Dirección del Litoral y de Marina Mercante para no emplear prácticos en puertos artificiales determinados, de acuerdo con lo que en cada caso disponga la expresada Dirección.

Las naves nacionales en los puertos de la República formalizarán en papel simple las tramitaciones por permisos para hacer el cabotaje; para radioestaciones; para depositar carga en los sitios; para llevar animales; pacotilla e inflamables; para trabajos en horas extraordinarias; para hacer protestas en las Gobernaciones Marítimas; solicitudes de trasbordo de carga; certificados de arreglo de cronómetros, y el zarpe, el que sólo se tramitará ante la autoridad marítima correspondiente.

Las naves nacionales tramitarán sus despachos en el primer puerto inicial de cada viaje, los que servirán para todos los puertos de recalada sin más requisitos que la visación de la Aduana y de la autoridad marítima para que puedan continuar viaje.

Artículo 32. — Las naves nacionales pertenecientes a empresas que tengan establecidos o que establezcan servicios re-

gulares de cabotaje entre los puertos de la costa de Chile y que extiendan sus líneas al exterior, serán consideradas como de simple cabotaje nacional para los efectos del pago de los derechos de faros y balizas, cabotaje, sanidad, atraque y estadía en los puertos, practicaaje y pilotaje y disposiciones del artículo anterior.

Asimismo, quedan exentos del pago por visación consular de los actos relativos a la navegación que indican los artículos 2º, 3º y 4º de la ley Nº 8.284, de 21 de septiembre de 1945, y por trabajos extraordinarios y de sobretiempo en los consulados chilenos.

Artículo 33.— El traslado, por cuenta del Estado, de los funcionarios públicos y de las personas en comisión del Gobierno, que deban usar la vía marítima, se hará únicamente en las naves nacionales cuando se dirijan a puertos servidos por éstas.

El Presidente de la República, en casos excepcionales, podrá autorizar el traslado en naves extranjeras.

Artículo 34.— Los funcionarios dependientes de los Ministerios de Defensa Nacional y Economía y Superintendencia de Aduanas no podrán ser directores ni desempeñar función alguna en empresas navieras, de lanchaje o muellaje.

Artículo 35.— La Comandancia en Jefe de la Armada impartirá las directivas necesarias para instruir a los Oficiales de la Marina Mercante Nacional en las materias relacionadas con la defensa nacional.

Artículo 36.— Las naves nacionales de cabotaje o de servicio exterior acogidas o que se acojan a los beneficios de la presente ley, no podrán venderse al extranjero, ni podrán dejar de pertenecer a la matrícula nacional sin la autorización del Presidente de la República.

La infracción a esta disposición será penada, sin perjuicio de la nulidad del contrato, con una multa equivalente al valor de estimación de las naves, que haga la Dirección del Litoral y de Marina

Mercante, y sin perjuicio de la responsabilidad criminal que corresponda al administrador y directores de la empresa responsable de la venta, que serán castigados por la justicia ordinaria de acuerdo con los artículos 467 y siguientes del Código Penal.

Artículo 37. — Introdúcense las siguientes modificaciones a la ley sobre impuesto a la renta, cuyo texto refundido se fijó por decreto supremo N° 2.106, de 15 de marzo de 1954, publicado en el Diario Oficial de 10 de mayo de 1954 y modificado por la ley N° 11.575, de 14 de agosto de 1954:

a) Agrégase al Título IV, Categoría II, Párrafo II, artículo 11, la siguiente frase a continuación del inciso g), sustituyéndose el punto y coma por un punto seguido: "Asimismo, los dividendos que repartan a sus accionistas las empresas navieras de lanchaje y muellaje navales, hasta el monto del 10 por ciento de su capital y reservas".

b) Agrégase al Título IV, Categoría III, Párrafo 1º, artículo 14, el siguiente inciso: "Se considerarán también como aumento de capital y no como renta, las diferencias de valor que obtengan las empresas navieras y de lanchaje y muellaje nacionales por indemnizaciones en caso de naufragios, averías, o pérdidas de naves, muelles y demás material marítimo o por venta o enajenación de los mismos, siempre que se le destine al fondo de renovación y ampliación de la flota".

Artículo 38. — Durante el plazo de diez años, contado desde la fecha, las empresas navieras y de lanchaje y muelles nacionales, afectas al impuesto de tercera Categoría, contemplado en el Título IV, Párrafo 1º, artículo 12 de la ley de Impuesto a la Renta, pagarán solamente dos tercios de la tasa vigente.

Las empresas favorecidas con las excepciones o rebajas del presente artículo y de la letra a) del artículo anterior estarán obligadas a invertir anualmente el

total de su monto en los mismos fines que establece el artículo 8º.

Artículo 39. — Reemplázase la glosa "Jefe de Costos" que aparece bajo el rubro Subsección Costos de la Planta Permanente de la Subsecretaría de Transportes, ítem 17|09|01 Sueldos Fijos, por la de "Jefe de Costos, Ingeniero Comercial o Contador".

Artículo 40. — Durante el plazo de 10 años, contado desde la fecha, las franquicias establecidas en los artículos 7º, 8º, 9º, 37 y 38, de la presente ley, se aplicarán, también, en la parte que corresponda, a los diques secos y flotantes y a los astilleros nacionales que se dediquen a la construcción y reparación de naves mercantes.

Artículo 41. — En ningún caso, las naves nacionales podrán cobrar tarifas de fletes superiores a los establecidos por la competencia en líneas regulares para cada una de las categorías de carga.

Artículo 42. — El Presidente de la República podrá autorizar a las empresas navieras nacionales la celebración de convenios especiales de transporte de carga y, para estos efectos, fijará el tonelaje mínimo que dichas empresas deberán mantener en servicio.

Artículo 43. — No se aplicarán a la adquisición de naves para la Marina Mercante Nacional las disposiciones del D. S. N° 742, de 3 de julio de 1953, del Ministerio de Economía.

Artículo 44. — Esta ley empezará a regir desde su publicación en el Diario Oficial con excepción de los artículos 7º, 8º, 9º, 37 y 38 que regirán a contar del 1º de enero de 1956.

Se derogan todas las disposiciones que le sean contrarias y la ley N° 6.415, de 15 de septiembre de 1939.

Artículos transitorios

Artículo 1º. — Mientras las empresas navieras chilenas no se encuentren en condiciones de atender el total de la reserva

que determina el artículo 23 de la presente ley, el Ministerio de Economía podrá autorizar el transporte en naves extranjeras de minerales de hierro a granel y de combustibles líquidos en la medidas y durante el tiempo que lo requiera dicha insuficiencia de la Marina Mercante Nacional.

Se considerará que cumple con todas las disposiciones del artículo 23 de la presente ley el transporte de salitre y de cargamentos completos de productos a granel, azúcar y fertilizantes fosfatados o potásicos efectuado en naves contratadas por la Corporación de Ventas de Salitre y Yodo de Chile.

Artículo 2º.— Para los efectos del artículo 23 de la presente ley, se reputarán como naves de bandera nacional los barcos arrendados y operados por empresas navieras chilenas de servicio exterior como complemento de sus tráficos hasta en un porcentaje equivalente al 50% del tonelaje propio de la empresa respectiva.

No se incluirán en esta limitación los barcos que las empresas necesitaren arrendar para reemplazar, por un plazo máximo de tres años, barcos propios que naufraguen o queden fuera de servicio debido a siniestros.

Artículo 3º.— Las sociedades constituidas en Chile con anterioridad a la promulgación de la presente ley, propietarias de uno o más barcos tanques nacionales para transporte de combustibles líquidos, seguirán considerándose como chilenas para todos los efectos establecidos en la presente ley, en lo que concierne a la explotación de dicha clase de barcos.

Artículo 4º.— Mientras no haya en el país personal de oficiales suficiente, la autorización para contratar especialistas extranjeros a que se refiere el inciso 2º del artículo 3º de la presente ley podrá prorrogarse de acuerdo con las necesidades del servicio, en casos calificados, cuando así lo determine la Dirección del Litoral y Marina Mercante.

Artículo 5º.— El reglamento de la pre-

sente ley, en lo que se refiere a la carga de exportación que deba ser embarcada en naves nacionales, será elaborado por una Comisión que la integrarán: un representante del Ministerio de Economía; un representante de la Asociación de Armadores; un representante de la Sociedad Nacional de Agricultura; un representante de la Asociación de Exportadores y un representante de la Sociedad Nacional de Minería.

Artículo 6º.— El Presidente de la República, en el plazo de noventa días desde la promulgación de la presente ley, dictará los reglamentos que en ella se señalan”.

—*El informe figura en los Anexos de esta sesión, documento N° 16, página 93.*

El señor ALESSANDRI, don Fernando (Presidente).—En discusión general el proyecto.

Ofrezco la palabra.

El señor MARTONES.—¿Cómo están los plazos reglamentarios del proyecto, señor Presidente?

El señor ALESSANDRI, don Fernando (Presidente).—Solamente hoy se ha dado cuenta del informe.

El señor MARTONES.—¿Y están por vencerse los plazos para despacharlo?

El señor SECRETARIO.—No, Honorable Senador.

El señor ALESSANDRI, don Fernando (Presidente).—Hoy empiezan a regir.

El señor SECRETARIO.—Se calificó la urgencia el miércoles.

El señor MARTONES.—Es muy interesante este proyecto de ley y bastante largo. Por tanto, creo que bien valdría la pena darse un poco de calma para estudiarlo. Por mi parte, agradecería mucho si no hubiera inconveniente para tratarlo en la sesión de mañana.

El señor AMUNATEGUI.—Encuentro razonable que Su Señoría quiera imponerse detalladamente del informe de la Comisión, que fué repartido a los señores Senadores la semana pasada.

Tengo la impresión de que la idea general de legislar sobre la materia sólo puede merecer la aprobación unánime del Senado, puesto que se trata de un proyecto de fomento de la marina mercante nacional.

La materia general es la que he indicado. Ahora, ¿cómo se realiza? Por intermedio de las numerosas disposiciones contenidas en el largo articulado del proyecto.

El señor MARTONES.—Perdóneme, señor Senador. Mi observación tenía por objeto, simplemente, que se dé plazo para presentar indicaciones.

El señor AMUNATEGUI.—Justamente, de acuerdo con lo expresado por Su Señoría, deseo proponer una fórmula: que se apruebe hoy en general el proyecto, a lo cual creo que nadie podría oponerse, y luego dar un plazo amplio para presentar indicaciones.

Es ésta una mera insinuación: aprobemos ahora el proyecto en general. Las indicaciones podrían recibirse hasta el viernes próximo, de modo que el señor Secretario podrá trabajar el sábado en ordenar el proyecto, y la Comisión de Hacienda lo despacharía durante la próxima semana.

El señor MARIN.—Estoy inscrito para hablar en la discusión general. Después de las palabras del Honorable señor Amunátegui, que me hacen creer que todo el Senado estará de acuerdo en aprobar el proyecto, estimo que huelgan mayores consideraciones. Por lo tanto, cualquiera observación se podría hacer a medida que se vaya estudiando el articulado.

Si no se acordare así, yo desearía tomar parte en la discusión general.

El señor FAIVOVICH.—Estoy inscrito para hacer uso de la palabra en la discusión general. De parte nuestra, existe interés en señalar el pensamiento del Partido Radical frente a este problema, lo que sólo se puede hacer en la discusión general, y no en la forma como acaba de sugerirlo el Honorable señor Marín, por la modalidad propia de la discusión particular.

Por eso, estoy de acuerdo en que se inicie ahora la discusión general y partici-

pen los Senadores que lo deseen. Acepto, al mismo tiempo, el temperamento propuesto por el Honorable señor Amunátegui en cuanto a las indicaciones que se puedan formular al proyecto.

El señor ALESSANDRI, don Fernando (Presidente).—¿Habría acuerdo para proceder en la forma indicada por los Honorables señores Amunátegui y Faivovich?

Querría decir, entonces, que se procedería a discutir en general el proyecto en esta sesión y se votaría al final de la Primera Hora; se daría plazo para presentar las indicaciones hasta el viernes próximo, y, entonces, el proyecto volvería a Comisión para segundo informe.

El señor AMUNATEGUI.—Habría plazo hasta el viernes próximo para presentar indicaciones.

El señor CURTI.—Hasta el viernes en la tarde.

El señor ALESSANDRI, don Fernando (Presidente).—Es decir, todo el día viernes.

El señor RIVERA.—Señor Presidente, yo sería de opinión de que se cerrara la discusión el próximo martes, porque el proyecto es de vasto alcance y muchos Senadores no lo conocemos en la debida forma. Supongo que en todo caso lo vamos a aprobar, pero se han hecho ciertas impugnaciones por la prensa y también en otros círculos que podrían afectar aun a la propia marina mercante.

No me he formado ninguna opinión al respecto; no conozco las razones que da la Comisión, que pueden ser atendibles, para despachar en general el proyecto, pero me gustaría estudiarlo más a fondo.

El señor AMUNATEGUI.—Puede hacerlo Su Señoría en la discusión particular.

El señor MARTONES.—¿Por qué no iniciamos mañana la discusión?

El señor ALESSANDRI, don Fernando (Presidente).—Si le parece a la Sala, podría darse plazo hasta el sábado próximo para presentar indicaciones.

El señor AGUIRRE DOOLAN.—No hay acuerdo.

El señor MARTONES.—Ese es el pensamiento del Partido Radical, pero nosotros también queremos estudiar el proyecto.

El señor AGUIRRE DOOLAN.—El informe estaba en poder de Su Señoría desde hace varios días, de modo que pudo estudiarlo detenidamente.

El señor MARTONES.—Solamente hoy he tomado conocimiento de él.

El señor RIVERA.—Yo también lo recibí sólo hoy.

El señor AGUIRRE DOOLAN.—Sin embargo, se repartió durante la semana pasada.

El señor FAIVOVICH.—Señor Presidente, creo que no habría inconveniente para discutir el proyecto en las sesiones de hoy y de mañana, en el entendido de que mañana se votaría en general; así habría plazo para que los señores Senadores profundizaran en la materia y pudieran participar en el debate.

El señor RODRIGUEZ.—Eso ya es más razonable.

El señor ALESSANDRI, don Fernando (Presidente).—Si le parece a la Sala, se acordaría votar en general en la sesión de mañana y dar plazo hasta el viernes próximo para recibir indicaciones.

Acordado.

Está inscrito, en primer lugar, el Honorable señor Faivovich.

Tiene la palabra Su Señoría.

El señor FAIVOVICH.—Señor Presidente:

El completo y documentado informe que ha emitido la Comisión de Hacienda del Senado sobre el proyecto de ley aprobado por la Cámara de Diputados, por el cual se disponen diversas medidas de fomento a la marina mercante nacional, nos ahorrará a los Senadores que deseamos participar en este trascendental debate muchas de nuestras observaciones, porque en ese documento están consignadas todas las cifras más importantes que se relacionan con este problema vital para la economía del País.

El proyecto que consideramos es, en realidad, una modificación de la ley 6.415, que

reservó a las naves chilenas el comercio de cabotaje, y la consagración, en un cuerpo legal, de diversas disposiciones que hoy están consignadas en decretos, reglamentos y resoluciones ministeriales. Naturalmente, era indispensable que la vida y el desarrollo de nuestra marina mercante tuvieran la estabilidad y permanencia que les dará el hecho de que sus actividades estén reguladas por una ley.

Dentro del plan general de ir a la diversificación de nuestra economía, ocupa un lugar de importancia el desarrollo de nuestra marina mercante, porque nuestra configuración geográfica, con más de 4 mil kilómetros de costa y un territorio de 200 kilómetros de ancho, nos coloca en la imposibilidad de realizar el transporte de nuestras riquezas por otros medios que no sean la vía marítima, la cual es, por otra parte, la más barata cuando se utiliza en la forma y con los medios adecuados.

La actual insuficiencia de nuestra marina mercante, que casi puede llegar a calificarse de carencia de ella, puede fácilmente apreciarse por medio de las impresionantes cifras del consumo anual en dólares que representa para el País la movilización de su carga.

El movimiento total de carga desde y hacia Chile alcanzó en 1952 a poco menos de 7 y medio millones de toneladas, con un costo de flete de 95 millones de dólares. De este tonelaje, apenas un millón y medio fué transportado en barcos con bandera chilena, considerando en esta cifra tanto los barcos propios como los arrendados. Este transporte representó fletes por 24 millones de dólares.

Es interesante analizar algunos de los rubros en que se divide este tránsito de mercaderías y la proporción en la cual participan de él las naves chilenas.

El País transportó, en el año 1952, un millón y medio de toneladas de salitre, a un promedio de 8 dólares la tonelada, lo que representa 11 millones de dólares. Las naves chilenas sólo transportaron 450 mil toneladas, es decir, 3.200.000 dólares.

El cobre tuvo un transporte de 290 mil toneladas, con promedio de flete de 15 dólares, es decir, un total de cuatro y medio millones de dólares. De ellos, correspondieron a naves chilenas solamente 60 mil toneladas y 900 mil dólares de flete.

Los minerales de hierro movilizaron algo más de 2 millones de toneladas, con promedio de flete de seis y medio dólares, vale decir, 14 millones de dólares. Las naves chilenas no tuvieron participación en este rubro.

Las importaciones de azúcar representaron 220.000 toneladas, a 10 dólares la tonelada, lo que significó un gasto de 2.200.000 dólares. De ello, correspondieron a naves chilenas 140 mil toneladas, o sea, un millón cuatrocientos mil dólares. En otros rubros, a granel, fueron movilizadas 300 mil toneladas, también a un promedio de 10 dólares, y de ellas, 100 mil correspondieron a naves chilenas, es decir, la tercera parte del gasto total de 3 millones de dólares.

En combustibles líquidos, el País importó un millón ciento ochenta mil toneladas, con un flete promedio de 6 dólares la tonelada, es decir, un gasto de 7 millones ochenta mil dólares. La marina mercante chilena sólo participó en ello con 200 mil toneladas, o sea, en 1.200.000 dólares.

Por fin, en carga general, compuesta de maquinarias y otra clase de artículos, se movilizaron 1.700.000 toneladas, con un flete promedio de 30 dólares la tonelada; vale decir, un costo de 52 millones de dólares. Las naves chilenas transportaron, de estas cifras, únicamente 500 mil toneladas, es decir, una entrada de 15 millones de dólares.

Estas cifras son de por sí bastante elocuentes para demostrar la inmensa sangría anual de dólares que sufre la economía nacional por el concepto de movilización de su carga al exterior y nos abren también perspectivas enormes no sólo para que al fomentar nuestra marina mercante produzcamos, en este rubro, economías sustanciales, que podrían llegar tal vez a 50 millones de dólares anuales, sino para

crear una fuente de trabajo y riqueza de insospechadas proporciones para nuestro País.

He dado solamente cifras y números, señores Senadores, en relación con la importancia de la marina mercante, porque no creo necesario hacer otra clase de consideraciones, ya que en el ánimo no sólo de los legisladores, sino de todos los ciudadanos, tiene que estar firmemente asentada la idea de la importancia decisiva de la existencia de una poderosa marina mercante, hasta tal punto de que no sea posible concebir la existencia y la independencia de Chile sin vincularla con ella.

No es un hecho fortuito en nuestra historia patria que nuestra independencia política no haya podido considerarse consolidada hasta tanto la Marina de Chile no tuvo el dominio del Pacífico Sur. Este acontecer, que está vinculado con la actividad guerrera, que fué necesaria para darnos la independencia política, está estrechamente vinculado con este duro y prolongado combate que ahora libramos por conquistar nuestra independencia económica, y en el cual el arma fundamental tiene que ser nuestra marina mercante. Y no podemos olvidar, tampoco, que aun desde un punto de vista militar, la marina mercante tiene para Chile una importancia decisiva, y es complemento tan vital de la de guerra, que sin ella sería inútil todo gasto destinado a fortalecer a esta última.

A pesar del hecho evidente y para nosotros indiscutible de la imperiosa necesidad de no escatimar esfuerzos ni sacrificios para robustecer y dar estabilidad a nuestra marina mercante, no faltan voces que, invocando principios de libertad de comercio, tratan de limitar y cercenar las facilidades que el Parlamento está dispuesto a conceder para conseguir tan promisorios fines. A este respecto es necesario recordar que en la liberal Inglaterra rigió por dos siglos una ley dictada en 1651, que simplemente prohibió que el comercio inglés de importación y exportación se hiciera en otros barcos, distintos de los que cu-

bría la bandera inglesa. Esta ley era la culminación de una serie de medidas proteccionistas que se venían adoptando en Inglaterra desde el año 1025, y que no se han abandonado, como lo demuestran todas las disposiciones sobre subvenciones especiales, primas, subsidios y préstamos con que el Reino Unido protege a su marina mercante. Sólo así fué posible que Gran Bretaña creara su poderío marítimo sobre el cual ha asentado su calidad de gran potencia.

Otros pueblos, como la pequeña Holanda, con una política similar, han logrado ocupar uno de los primeros lugares en el concierto marítimo de las naciones, y estas mismas naciones, más Francia y los países escandinavos, se han unido en el sistema de las Conferencias Marítimas, iniciado en 1875, que regulan los transportes en forma de que la carga de cada país se reserva a los barcos de su bandera.

Los Estados Unidos, además de las fuertes subvenciones que han establecido para abaratar la construcción y explotación de barcos mercantes, han exigido que el 50% de la carga que se mueve por intermedio de los diferentes organismos de ayuda internacional, sea transportada en barcos con bandera estadounidense.

También las naciones latinoamericanas han adoptado medidas de protección y ayuda para sus flotas mercantes. Argentina, desde 1948, estableció que toda mercadería exportada por entidades oficiales o semi-oficiales, debe ser transportada por naves de su bandera; y luego dictó otras aplicables a las importaciones, las cuales prescriben contratos que obligan a transportar en sus barcos nacionales; esto, aparte las exenciones de tributos de que gozan los barcos de bandera argentina. Brasil eliminó la flota nacional de alta mar del pago de determinados derechos y la colocó en situación de preferencia frente a sus competidores. Ecuador rebajó a la mitad los derechos consulares de las mercaderías transportadas en barcos con bandera de la Flota Gran Colombiana; y Colombia

sólo autoriza permisos de importación para los importadores colombianos, sobre el valor FOB puerto europeo, lo que naturalmente favorece a su flota nacional.

No son, pues, señores Senadores, las medidas que estamos discutiendo novedades en los sistemas que todos los países han adoptado para proteger sus marinas mercantes, ni son tampoco las más drásticas que se hayan adoptado o que estén en vigor. Resultan, así, sin fundamento alguno las censuras que pueda haber despertado el espíritu proteccionista que inspira esta ley; y, por el contrario, si algún comentario debería ella suscitar, sería que sólo ahora estamos dispuestos a dictarla, cuando debió haber sido, como lo fué en la insular Inglaterra, la ley fundamental sobre la cual se creó el poderío económico y comercial.

Tres ideas fundamentales contiene el proyecto que debatimos. Primero: reservar el 100% del cabotaje a las naves de bandera nacional; segunda: reservar a éstas el 50% del transporte marítimo de carga de importación y exportación entre Chile y países atendidos por líneas chilenas regulares; tercera: concesión de franquicias tributarias.

Trataremos de hacer un breve análisis de estos aspectos fundamentales.

Es ya una medida universal y fuera de toda discusión posible, la conveniencia de reservar el 100% del cabotaje a las naves de bandera nacional. Sin esta medida no puede pensarse siquiera en la existencia de la más incipiente marina mercante. Los únicos países que no han adoptado esta disposición son aquellos que carecen por completo de ella.

Esta medida, contenida en el artículo 1º del proyecto, no importa riesgo alguno para el normal abastecimiento y transporte de productos entre nuestros puertos, porque el artículo 2º autoriza al Presidente de la República para que, en casos de insuficiencia, hagan este cabotaje o naves de la Armada o naves mercantes extranjeras.

Todas las disposiciones contenidas en el

Título III regulan y aseguran la eficacia del servicio de cabotaje por las naves nacionales y dan la necesaria tuición a los Poderes Públicos sobre la actividad comercial de los armadores chilenos, en lo relativo a la regularidad de las líneas y sus itinerarios.

Las quejas que a veces se han suscitado, especialmente en las provincias del Norte, acerca de la calidad del abastecimiento que reciben, quedan plenamente satisfechas con las disposiciones de los artículos 13 y 14, que dan preferencia a los frutos o provisiones de las poblaciones.

Creemos, señor Presidente, que el trabajo que a este respecto han realizado la Cámara de Diputados y la Comisión de Hacienda del Senado, y que ahora completará esta corporación, garantiza respecto de este punto todos los derechos legítimos, y le da a la marina mercante nacional la base fundamental sobre la cual tiene que asentar sus operaciones y su desarrollo futuro.

Me permitiré ahora analizar la segunda de las importantes medidas que establece el proyecto y que, necesario es reconocerlo, no es tan unánimemente aceptada como la anterior. Es la que se refiere a la reserva para las naves nacionales del 50% del transporte de la carga desde y hacia Chile de los países atendidos por líneas chilenas regulares de navegación.

Quiero, en primer lugar, hacer presente al Honorable Senado que ésta no es una disposición nueva y que actualmente se encuentra en vigor, y que lo único que se trata de hacer en este proyecto es legalizarla.

En efecto, el 24 de mayo de 1950, durante el Gobierno del Excelentísimo señor González Videla, que tanto interés y preocupación dedicó al fomento de la marina mercante nacional, se envió al Consejo Nacional de Comercio Exterior el oficio N° 254, que ordena se reserve para la marina mercante nacional, en forma obligatoria, el 50% de la carga correspondiente a las importaciones.

Esta sabia y prudente medida de un Gobierno radical ha sido, señor Presidente, la palanca de la expansión que en sólo 6 años de vigencia ha experimentado nuestra marina mercante. El Gobierno de esa época comprendió claramente que el único medio de contar con un mercado de fletes seguro, que permitiera el incremento de nuestra marina mercante, era asegurar a nuestras naves un porcentaje del transporte de nuestra propia carga.

Esta medida, por lo demás, se aplicó en nuestro país después de estar implantada, desde hacía muchos años, en la casi totalidad de las naciones marítimas, y no puede considerarse, de ninguna manera, como una actitud discriminatoria contra los países con los cuales comerciamos, porque lo único que hace es dividir equitativamente por mitades iguales el transporte de la carga entre Chile, comprador o vendedor, y el país que nos compra o vende. Parece así evidente que esta disposición no es otra cosa que el ejercicio del más legítimo de los derechos.

El resultado que en sólo 6 años ha tenido esta medida ha demostrado palmariamente la conveniencia de ella para el País. La marina mercante nacional, con la seguridad de fletes, ha podido adquirir barcos por más de 60.000 toneladas, y ha podido contar con crecido número de naves con menos de 10 años de edad. Esta disposición sigue dando sus benéficos frutos, porque el programa de expansión de las empresas navieras chilenas considera la adquisición de unidades con un total de 230.000 toneladas. Estas cifras, Honorable Senado, son tremendamente decidoras si se considera que nuestro tonelaje mercante alcanzaba, al dictarse la medida, a sólo 255.000 toneladas. En 6 años, ha crecido en 60.000 toneladas, y está resuelto su incremento en 230.000 más. Es decir que en virtud de esa disposición, nuestra marina mercante doblará su tonelaje.

No creo necesario insistir ante el Senado en la importancia decisiva que tendrá este hecho en nuestra economía, y me bastará

recordar la verdadera tragedia que el País vivió a raíz de la última Gran Guerra, cuando carecíamos de los medios propios para importar o exportar los productos y artículos que requeríamos para nuestra vida.

Esta medida de reserva de la carga exterior es vital para nuestra marina mercante, que, por diversas razones insuperables, tiene que estar privada de otro tipo de ayudas que recibe la competencia. Nosotros carecemos de los capitales necesarios que deberíamos tener invertidos en empresas de esta magnitud; carecemos de los astilleros indispensables; tenemos una ubicación geográfica que nos convierte en el puerto final de los viajes marítimos en esta costa del Continente. Todo ello significa desventajas que debemos suplir con este tipo de medidas, cuyos resultados prácticos, a lo largo de seis años, nos están demostrando que, pese a esas dificultades, nos hallamos en vías de colocar a nuestro País —que no puede ser sino un país que viva en el mar y del mar— en el lugar que legítimamente le corresponde entre las naciones que tienen igual imperativo.

Quiero referirme también al tercer rubro de las disposiciones fundamentales del proyecto, que son las relativas a franquicias tributarias. Ellas están contenidas en los artículos 7º y 35, 36 y 37 del proyecto elaborado por vuestra Comisión de Hacienda.

Las disposiciones del artículo 35 son modificaciones de la ley sobre impuesto a la renta para ajustar sus disposiciones a la realidad del negocio naviero y tienden, indudablemente, a hacer más atractiva la inversión de capitales en estas empresas. A este respecto, es necesario decir con claridad y franqueza que, si queremos estimular y fomentar la marina mercante, tenemos necesariamente que adoptar disposiciones que tiendan a volcar el capital nacional hacia esta actividad. Cualesquiera que sean los principios económicos que se sostengan, la verdad es que para llegar a un ideal de una marina mercante chilena

con 500 mil toneladas a flote, es necesario contar con los inmensos capitales que tal empresa requiere.

No podrá alegarse que otras actividades industriales podrían invocar como precedentes estas facilidades a la marina mercante para pedir similares franquicias tributarias. Es necesario asentar el concepto de que, para la economía chilena, su marina mercante es única; nada la iguala en importancia vital y todo cuanto en su favor se haga repercute directamente sobre el mejoramiento de todo el resto de la actividad industrial y comercial del País.

Si aceptamos la importancia decisiva que para todo nuestro desarrollo económico tiene la existencia de una fuerte, sólida y poderosa marina mercante, no hay razón para ocultar que estamos dictando en su favor una ley de excepción que tiene por objeto aportarle los recursos que necesita para su crecimiento.

El artículo 7º de este proyecto legisla sobre las amortizaciones y revalorizaciones del material a flote y muelles, y es, sin duda, una de las disposiciones trascendentes de esta iniciativa. Sus regulaciones forman parte inseparable del plan general del proyecto de dar ayuda especial a la marina mercante y están fundadas en el análisis de la forma como ha funcionado este régimen bajo las actuales disposiciones legales. La actual ley fija un castigo máximo de 5 por ciento anual del valor de una nave, lo que representa 20 años para su castigo en los balances. La experiencia comprueba que éste es un plazo excesivo, pues una vez transcurrido viene a ser antieconómico explotar una nave.

La disposición del actual proyecto fija hasta un máximo de 20 por ciento del valor, lo que representa castigarla en un plazo de 5 años. Este lapso parece prudential y de ninguna manera puede considerarse improcedente, si se piensa que en Inglaterra, por ejemplo, se per-

mite castigar hasta el 50 por ciento en un año, y en Suecia, este castigo puede llegar hasta un 100 por ciento en el año. Y es necesario, señores Senadores, tomar como ejemplo a los países cuya legislación ha dado como resultado la creación de una grande y poderosa marina mercante.

La legislación chilena actual tiene que dar como resultado mantener a flote barcos anticuados, que significan ingentes sumas en gastos de reparaciones y mantenimiento y que son inadecuados para cumplir sus fines de transporte. Chile necesita naves rápidas, modernas, capaces de competir en los mercados internacionales, ya que a ello estamos aspirando en este proyecto.

Quiero referirme, para terminar, a un artículo del proyecto que ha sido objeto hasta de pública controversia. Es el 2º transitorio, que reputa como naves de bandera nacional a los barcos arrendados y operados por empresas navieras chilenas de servicio exterior como complemento de sus tráficos hasta en un porcentaje equivalente al 50 por ciento del tonelaje propio de la empresa respectiva.

Esta disposición es importante, porque se relaciona con la del artículo 22, que reserva a naves de bandera chilena hasta el 50 por ciento del transporte de carga de importación y exportación entre Chile y los países que atienden sus líneas regulares de navegación.

Se ha objetado, a esta disposición transitoria, que encierra el riesgo de que puedan constituirse en el exterior empresas "callampas" financiadas por capital chileno y que sólo estén destinadas a servir como intermediarias o subarrendadoras de barcos a las empresas nacionales, subarrendándolos a precios más elevados de aquel a que ellas los arrienden, de modo que la empresa chilena pierda dinero en su explotación en Chile, pero lo gane en el subarriendo esta filial radicada en el exterior, con el consiguiente perjuicio

para el País por pérdida de tributación y por pérdida de divisas.

Creemos justa la observación, y hay, en realidad, el riesgo de que, al amparo de esta disposición, se pueda realizar tal maniobra, aunque, naturalmente, resultaría casi imposible hacer llegar a los accionistas chilenos de esas empresas las utilidades que esas filiales en el extranjero realizaran, escapando al "control" de las autoridades chilenas, y no es posible suponer que el accionista chileno permitiera un indefinido empozamiento de esas utilidades en el exterior sin participar de ellas.

No obstante, estimo útil introducir una modificación a ese artículo transitorio que cubra por completo este posible riesgo. La modificación consistiría en negar la calidad de barco con bandera nacional a aquel que sea arrendado siendo propiedad, en todo o en parte, o estando en posesión a cualquier título, de personas naturales o jurídicas chilenas.

De este modo, será imposible constituir en el extranjero sociedades chilenas destinadas a arrendar barcos y a subarrendarlos a las empresas navieras nacionales, porque el hecho de que esas empresas sean en todo o en parte propiedad de chilenos y tengan esos barcos arrendados, lo que significa estar en posesión de ellos en tal concepto, les impediría subarrendarlos y recibir la concesión de que luego sean considerados como de bandera nacional.

Para terminar, señor Presidente, creo que estamos en vías de aprobar uno de los proyectos de ley más trascendentales para la economía y para la vida de Chile. Creo que, de una fuerte, poderosa y próspera marina mercante nacional pueden derivar todos los beneficios y toda la ventajosa transformación que han experimentado los pueblos que, antes que nosotros, han dado a este problema la atención que merecía.

El Partido Radical y sus Senadores

apoyan decididamente esta iniciativa y sus disposiciones, cuyas bases fundamentales fueron establecidas durante los gobiernos en que participó mi partido: el del Excelentísimo señor Pedro Aguirre Cerda, mediante la ley N° 6.415, y el del Excelentísimo señor Gabriel González Videla, con la dictación de la circular N° 254 de 1950.

El señor ALESSANDRI, don Fernando (Presidente).—Tiene la palabra el Honorable señor Marín.

El señor MARIN.—Señor Presidente, sólo es preciso enunciar que se trata de un proyecto de ley destinado a mejorar la situación de la marina mercante nacional, para que sea obvio que la representación parlamentaria de todos los partidos se anticipe a prestarle su más decidido apoyo.

Chile cuenta con 4.225 kilómetros de costa. Creo que en el planeta no existe otro país con más litoral que el nuestro; mientras tanto, tiene una cordillera que cierra sus vías de comunicación... De ahí que el 90 por ciento del comercio de importación y exportación se hace por el mar.

Basta tomar en cuenta esta observación para apreciar la importancia que para Chile significa la marina mercante nacional.

Nuestra formación geográfica nos exigió, desde los primeros días de la creación del País, una marina mercante. "El porvenir de Chile está en el mar", dijo uno de los primeros estadistas, forjadores de nuestra independencia.

En el siglo pasado, Chile pudo preciarse de tener la primera marina del Pacífico. Por desgracia, nuestra descapitalización y nuestro progreso, que no ha ido en relación con el de otros países sudamericanos, han hecho decrecer la importancia de la marina mercante nacional.

Con pena, hemos visto los chilenos cómo esta marina, cómo este monopolio de la navegación del Pacífico que tuvimos en el

siglo pasado, ha ido menguando día a día. Es indispensable, por tanto, que todos los sectores políticos, como lo hemos hecho en este instante, depongan doctrinas económicas para proteger a la marina mercante chilena.

La mejor manera de acoger un proyecto es facilitar su despacho, y desde el instante mismo en que ha habido unanimidad para aprobarlo en general, he creído que no es del caso detenerme mayormente en la consideración del proyecto, que aparece admirablemente bien expuesto en el informe de la Comisión de Hacienda al cual se ha referido en forma lata y atinada el Honorable señor Faivovich.

Deseo subrayar, sin embargo, algunos aspectos que constituyen la característica del proyecto ante la legislación vigente sobre la materia.

Se reserva a la marina mercante chilena no menos del cincuenta por ciento de los fletes de mercaderías de exportación e importación. Esta medida, puesta en práctica desde 1950, bastó para incrementar en 100 mil toneladas su capacidad, que era, hasta ese año, de 300 mil toneladas, mientras que la de Argentina llegaba al millón de toneladas. Hemos tenido la satisfacción de comprobar que dicha medida ha permitido a nuestra marina mercante incrementar su capacidad en cerca de un 50 por ciento, en el lapso de seis años. Esto ha quedado establecido en forma definitiva en el informe.

También se permite a las compañías navieras aumentar la amortización actual por concepto de adquisiciones de material de navegación y de muelles, de un 5 por ciento a un 20 por ciento. En Europa, los países con poderosas flotas mercantes, como Inglaterra, Suecia, Noruega y Dinamarca, autorizan una amortización de 50 por ciento y, en ciertas circunstancias, hasta de 100 por ciento. Es la única manera de estimular las inversiones y de lograr la formación de fondos de re-

serva que permitan contar con los medios necesarios para poder desarrollar la marina mercante.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—¿Cómo compensaría Su Señoría las alzas prohibitivas de tarifas a que se podría llegar con amortizaciones tan altas?

El señor MARIN.—Como en Chile la amortización sería de un 20 por ciento y no de un 50 ó 100 por ciento, no habría grandes alzas.

En todo caso, existe la ventaja de poder incrementar nuestra marina mercante con medios propios, y cuando ella esté formada y con capitales suficientes, se puede ver el modo de limitar utilidades excesivas, una vez efectuadas las amortizaciones.

El señor AMUNATEGUI.—En el proyecto hay una disposición según la cual las tarifas que se cobrarán no pueden ser superiores a las que cobra la competencia extranjera.

El señor MARIN.—Ya eso pone a salvo de alzas inmoderadas.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—Nadie puede discutir la conveniencia de desarrollar la marina mercante nacional; pero hay un aspecto que, me parece, no se ha considerado en el proyecto y es el que se refiere a la tripulación que deben llevar las naves nacionales, cuyo número, en algunos casos, llega a ser excesivo. Hay naves que tienen ochenta o noventa tripulantes, en circunstancias de que bastarían poco más de treinta. Este aspecto de nuestro comercio de cabotaje ha influido en el alza de los fletes y ha gravitado de manera apreciable en el costo de la vida, y creo que podría corregirse para lo futuro, sin necesidad de provocar por el momento cesantía. Repito que el proyecto en principio merece nuestros aplausos; pero es la oportunidad de considerar todos estos aspectos, ya que debemos impulsar el desarrollo de nuestra economía de acuerdo con las necesidades reales del País.

Muchas gracias.

El señor MARIN.—Sería muy interesante que el señor Senador presentara la indicación correspondiente en el artículo en que ella incida.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—Entiendo que algunos Honorables colegas han estudiado en detalle la materia: yo sólo he llamado, en este instante, la atención a propósito de lo que acaba de expresar el señor Senador.

El señor PRIETO.—Coincido con el Honorable señor González Madariaga en lo que ha expresado con relación al alza de los costos de transportes de mercaderías y de pasajeros en las naves nacionales por efecto del número de tripulantes que se exige en ellas.

He leído el proyecto —no asistí a la reunión de la Comisión de Hacienda— y veo que no se trata ese punto, que, más bien, está relacionado con la reglamentación de la navegación en Chile y no con el proyecto de protección a la marina mercante nacional que estamos tratando. Valdría la pena revisar esa reglamentación, porque, en realidad, hay algo que corregir en ella.

Es de advertir el caso curioso de que cuando se arrendaron las naves danesas, requisadas por el Gobierno, a una compañía nacional, hubo que modificar su estructura interna, para, de acuerdo con la reglamentación pertinente, acomodar en ellas doble número de tripulantes del que realmente necesitaban en sus viajes al exterior. Este hecho demuestra que hay algo que corregir en dicho reglamento; pero ello no tiene relación con el proyecto en debate.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—¡Cuidado! El fondo de la observación incide, a mi entender, directamente en la materia que estamos tratando.

Celebro el recuerdo que ha hecho Su Señoría.

El señor PRIETO.—Coincido con Su Señoría en este punto y creo que valdría

la pena corregirlo en la reglamentación correspondiente, pero no es algo que se relacione tan directamente con este proyecto de ley, según entiendo.

El señor GONZALEZ MADARIAGA. — Celebro el alcance del Honorable Senador en lo que se refiere a las naves danesas que fueron requisadas por el Gobierno. A dichas naves se las autorizó para actuar en el tráfico internacional, pero con la obligación de que, en los viajes de regreso, llegasen hasta el sur de Chile, para atender el comercio de cabotaje de esa zona. Más de una vez tuve que referirme a este asunto cuando formé parte de la Cámara de Diputados, porque no se cumplía la exigencia que anoto y esas naves llegaban sólo hasta Valparaíso. Ello se explica, porque es más importante para las empresas la carga internacional que la de cabotaje.

Muchas gracias.

El señor MARIN.—Considero sumamente interesantes las observaciones del Honorable señor González Madariaga, que han sido ratificadas muy atinadamente por el Honorable señor Prieto. Creo, como el Honorable Senador, que tales observaciones no inciden en el proyecto que estamos tratando, que no se refieren a su articulado; pero es una idea que bien podría considerarse en la ley. Entiendo que tal inconveniente está establecido en el Código del Trabajo.

Cuando estuve en las provincias australes pude apreciar que la marina mercante de la zona está totalmente desfinanciada; que se desentiende del comercio de cabotaje de los pequeños puertos de la región de Aisén y Magallanes, especialmente debido al sistema llamado de "redondilla". Tal sistema impide mantener marina mercante con éxito en esa región y mantener financiadas estas empresas, porque las obliga a ocupar, permanentemente, determinado número de marineros, personal de mar y tripulación. Repito que esto ha hecho imposible el

mantenimiento de la marina mercante en la zona austral. Por proteger a esta gente de mar, al personal mariner, hemos abandonado el abastecimiento de esas zonas aisladas y no hemos dotado de medios de comunicaciones y fletes a la región Sur. Es, lógico, entonces, que aprovechemos el estudio de este proyecto para corregir esa injusta e inadecuada disposición. No se puede beneficiar a un sector o gremio determinado haciendo un mal tan grande a las comunicaciones y abastecimiento de la zona austral del País, tan abandonada.

Volviendo a la discusión del proyecto, al analizarlo en sus líneas generales, tengo que referirme a las facilidades que otorga a las empresas a fin de que puedan capitalizar hasta el veinte por ciento de sus utilidades para invertirlo en la adquisición de naves y en el mejoramiento de muelles y diques. Esta franquicia, liberada de impuestos, permitirá lo que tanto hace falta en nuestro país: la capitalización. En este caso, de las empresas navieras para incrementar la marina mercante nacional y asegurar el mejor servicio de los puertos del País.

Se establece también en este proyecto que las naves que se adquieran mediante tales facilidades, deberán ser, en todo caso, embarcaciones de alta clasificación, de buena calidad. Ha de saberse que, en la actualidad, gran parte de los barcos de nuestra marina mercante tienen más de treinta años de navegación; muchos, más de cuarenta y hasta medio siglo, lo que constituye un verdadero peligro para la vida de sus tripulantes y pasajeros.

En líneas generales, éstos son los aspectos de mayor importancia que tiene el proyecto en discusión, los cuales se traducirán en un mayor estímulo para las compañías navieras, como un medio de dar al País algo que tanto necesita: una buena marina mercante, como lo exige la nación de la tierra que tiene la costa más extensa —4.255 kilómetros— y cuyo co-

mercio de exportación e importación, en un noventa por ciento, se efectúa por el mar y sólo en un diez por ciento a través de las fronteras con Perú, Bolivia y Argentina.

Nada más.

El señor ALESSANDRI, don Fernando (Presidente).—Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

No hay ningún otro señor Senador inscrito, de manera que, de conformidad a lo acordado por el Senado, queda pendiente la discusión de este proyecto para continuarla en la sesión de mañana.

El señor AMUNATEGUI.—¿Se votaría mañana?

El señor ALESSANDRI, don Fernando (Presidente).—Se votará mañana.

AUTORIZACION PARA EL DESEMBARCO DE LA TRIPULACION DEL PORTAAVIONES "FRANKLIN DELANO ROOSEVELT"

El señor SECRETARIO.—Corresponde tratar, en seguida, el informe de la Comisión de Relaciones Exteriores recaído en el proyecto aprobado por la Cámara de Diputados que autoriza el desembarco, con armas, de la tripulación del portaaviones de los Estados Unidos de América "Franklin Delano Roosevelt".

—El proyecto figura en los Anexos de la sesión 1ª, en 23 de mayo de 1956, documento N° 1, página 18.

—El informe figura en los Anexos de esta sesión, documento N° 5, página 93.

—Se aprueba el proyecto.

CONCESION DE TERRENOS FISCALES EN AISEN

El señor SECRETARIO.—La Cámara de Diputados comunica que ha aprobado el proyecto remitido por el Senado que modifica la ley N° 4.855, sobre concesión de tierras fiscales en la provincia de Aisen, con la sola enmienda de haber inter-

calado entre las palabras "sean destinados a la" y "construcción o funcionamiento de escuelas", las siguientes: "ampliación de poblaciones".

El proyecto aprobado por el Senado dice como sigue:

"Artículo único.—Agréganse, al artículo 3º de la ley 4.855, publicada en el "Diario Oficial", de 24 de junio de 1930, los siguientes incisos finales:

"Podrán, sin embargo, transferirse a cualquier título, lotes inferiores a 100 hectáreas, siempre que ellos sean destinados a la construcción o funcionamiento de escuelas u hospitales, a fines de beneficencia, a la creación de campos deportivos y, en general, al funcionamiento de servicios públicos.

Las enajenaciones que se hagan con los fines señalados, deberán ser previamente autorizadas por el Presidente de la República".

En consecuencia, el proyecto, con la modificación que propone la Cámara de Diputados, quedaría redactado en los siguientes términos:

"Artículo único.—Agréganse, al artículo 3º de la ley 4.855, publicada en el "Diario Oficial", de 24 de junio de 1930, los siguientes incisos finales:

"Podrán, sin embargo, transferirse a cualquier título, lotes inferiores a 100 hectáreas, siempre que ellos sean destinados a la ampliación de poblaciones, construcción o funcionamiento de escuelas u hospitales, a fines de beneficencia, a la creación de campos deportivos y, en general, al funcionamiento de servicios públicos.

Las enajenaciones que se hagan con los fines señalados, deberán ser previamente autorizadas por el Presidente de la República".

Se agregan, simplemente, las palabras: "ampliación de poblaciones".

—Se aprueba el proyecto, con la modificación propuesta por la Cámara de Diputados.

**AMNISTIA EN FAVOR DE INFRACTORES DE
LA LEY SOBRE RECLUTAMIENTO PARA LAS
FUERZAS ARMADAS**

El señor SECRETARIO.—La Cámara de Diputados comunica que ha aprobado el siguiente proyecto de ley remitido por el Senado:

Artículo único.—Concédese amnistía en favor de los infractores a la ley N° 11.170, sobre Reclutamiento para las Fuerzas Armadas.

A esta amnistía podrán acogerse los nacidos hasta el 31 de diciembre de 1935, que se presenten a las Oficinas de Reclutamiento y paguen una multa no inferior a cien pesos (\$ 100) ni superior a un mil pesos (\$ 1.000), en las mismas condiciones que determine el Reglamento que para este efecto dicte el Presidente de la República.

Dichos infractores quedarán completamente rehabilitados en cuanto al cumplimiento de la Ley de Reclutamiento de las Fuerzas Armadas. Con las siguientes modificaciones:

Ha substituído el inciso segundo del artículo único por el siguiente:

“A esta amnistía podrán acogerse los nacidos hasta el 31 de diciembre de 1935, que se presenten a las Oficinas de Reclutamiento y paguen una multa de quinientos pesos (\$ 500) en estampillas de reclutamiento”.

El inciso tercero ha sido suprimido.

—*Se aprueba el proyecto, con las modificaciones propuestas por la Cámara de Diputados.*

**EMPRESTITO A LA MUNICIPALIDAD DE
TOME**

El señor SECRETARIO.—Informes de las Comisiones de Gobierno y de Hacienda recaídos en el proyecto de ley de la Cámara de Diputados, en segundo trámite constitucional, que autoriza a la Municipalidad de Tomé para contratar empréstito.

El proyecto dice:

Artículo 1°—Autorízase a la Municipalidad de Tomé para contratar directamente con el Banco del Estado de Chile o con otras instituciones de crédito o particulares uno o más empréstitos que produzcan hasta la suma de diez millones de pesos (\$ 10.000.000), a un interés no superior al 10 por ciento anual y con una amortización que extinga la deuda en el plazo máximo de cinco años.

Artículo 2°—Facúltase al Banco del Estado de Chile u otras instituciones de crédito para tomar el o los empréstitos autorizados por esta ley, para cuyo efecto no regirán las disposiciones restrictivas de sus respectivas leyes o reglamentos orgánicos.

Artículo 3°—El producto del o los empréstitos se invertirá en las siguientes obras:

- | | |
|--|--------------|
| a) Aporte a la Dirección de Pavimentación Urbana para la ejecución de obras de pavimentación en diversas calles de la ciudad. | \$ 2.000.000 |
| b) Aporte a la Corporación de la Vivienda para la construcción de habitaciones para empleados y obreros municipales. . . | 3.000.000 |
| c) Adquisición de vehículos motorizados para el servicio de aseo y obras municipales. | 1.000.000 |
| d) Aportes a la Dirección de Obras Sanitarias para el mejoramiento y ampliación de la red de alcantarillado de las Poblaciones “Cerro Navidad” y “Cerro Alegre”. | 1.500.000 |
| e) Aportes para la extensión del servicio de energía eléctrica y alumbrado a los barrios de “Fru-tillares”, “Alto Cemen- | |

| | |
|--------------------------------------|---------------|
| terio" y "Caleta Cochargüe". | 2.500.000 |
| | \$ 10.000.000 |

Artículo 4º—Para atender el servicio del o los empréstitos que se contraten, regirán las contribuciones adicionales de un uno por mil anual sobre el avalúo de los bienes raíces de la comuna de Tomé, establecida en el artículo 3º de la ley Nº 7.317, de 15 de octubre de 1942, y de la ley Nº 8.759, de 13 de marzo de 1947, y la de uno por mil establecida en la ley Nº 11.510, de 10 de marzo de 1954, las cuales se mantendrán en vigencia hasta el pago total del empréstito autorizado por la última ley citada y del autorizado por el artículo 1º de la presente ley.

Artículo 5º—En caso de que los recursos consultados en el artículo anterior fueren insuficientes para el servicio de la deuda o no se obtuvieren en la oportunidad debida, la Municipalidad completará la suma necesaria con cualquiera clase de fondos de sus rentas ordinarias. Si, por el contrario, hubiere excedente, se destinará éste, sin descuento alguno, a amortizaciones extraordinarias de la deuda.

Artículo 6º—El pago de intereses y amortizaciones ordinarias y extraordinarias lo hará la Caja Autónoma de Amortización de la Deuda Pública, para cuyo efecto la Tesorería Comunal de Tomé, por intermedio de la Tesorería General de la República, pondrá a disposición de dicha Caja los fondos necesarios para cubrir esos pagos, sin necesidad de decreto del Alcalde, en caso de que éste no haya sido dictado en la oportunidad debida.

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

Artículo 7º—La Municipalidad depositará en la Cuenta de Depósito Fiscal "F-26 Servicio de Empréstito y Bonos"

los recursos que destina esta ley al servicio del o los empréstitos y la cantidad a que ascienda dicho servicio por intereses y amortizaciones ordinarias y extraordinarias. Asimismo, la Municipalidad de Tomé deberá consultar en su presupuesto anual, en la partida de ingresos extraordinarios, los recursos que produzca la contratación del o los empréstitos y, en la partida de egresos extraordinarios, las inversiones hechas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3º de esta ley.

Artículo 8º—La Municipalidad deberá publicar en la primera quincena del mes de enero de cada año en un diario o periódico de la localidad o de la provincia, un estado del servicio del o los empréstitos y de las inversiones hechas de acuerdo con el plan contemplado en el artículo 3º de la presente ley".

La Comisión de Gobierno propone aceptar el proyecto con diversas modificaciones.

Por su parte, la Comisión de Hacienda propone aprobarlo en los mismos términos en que lo ha hecho la Comisión de Gobierno.

—Los informes figuran en los Anexos de la sesión 1ª, en 13 de marzo de 1956, documentos N.ºs. 23 y 24, páginas 36 y 37.

—Se aprueba el proyecto, en la forma propuesta por las Comisiones de Gobierno y Hacienda.

EMPRESTITO A LA MUNICIPALIDAD DE QUILLON

El señor SECRETARIO.—Informes de las Comisiones de Gobierno y de Hacienda, recaídos en el proyecto de ley de la Cámara de Diputados, en segundo trámite constitucional, que autoriza a la Municipalidad de Quillón para contratar empréstito.

El proyecto dice como sigue:

Proyecto de ley:

Artículo 1º—Autorízase a la Municipalidad de Quillón para contratar directamente uno o más préstamos que produzcan hasta la suma de tres millones de pesos (\$ 3.000.000), a un interés no superior al 10% anual y con una amortización que extinga la deuda en el plazo máximo de cinco años.

Artículo 2º—Para la contratación del o los préstamos referidos no regirán las disposiciones restrictivas de las leyes o reglamentos orgánicos de las instituciones que los otorguen.

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

Pago de una nueva cuota correspondiente a su aporte para ejecutar las obras destinadas a dotar del servicio público de distribución de energía eléctrica y alumbrado en el territorio de la comuna y su empalme con el sistema proveniente de la Planta de "El Abanico": \$ 3.000.000.

Artículo 4º—Establécese una contribución adicional de tres por mil anual sobre el avalúo de los bienes raíces de la comuna de Quillón que se empezará a cobrar desde el semestre siguiente a la fecha de vigencia de esta ley y que regirá hasta el pago total del o los préstamos o hasta la terminación de las obras, según el caso.

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

Artículo 5º—En caso de que los recursos consultados en el artículo anterior fue-

ren insuficientes o no se obtuvieren en la oportunidad debida, la Municipalidad completará la suma necesaria con cualquiera clase de fondos de sus rentas ordinarias.

Artículo 6º—El pago de intereses y amortizaciones ordinarias y extraordinarias lo hará la Caja Autónoma de Amortización de la Deuda Pública, para cuyo efecto la Tesorería Comunal de Quillón, por intermedio de la Tesorería General de la República, pondrá oportunamente a disposición de dicha Caja los fondos necesarios para cubrir estos pagos, sin necesidad de decreto del Alcalde en caso de que éste no haya sido dictado en la oportunidad debida.

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

Artículo 7º—La Municipalidad de Quillón depositará en la Cuenta de Depósito Fiscal "F-26 Servicio de Empréstitos y Bonos" los recursos que destina esta ley al servicio del o los préstamos y la cantidad a que ascienda dicho servicio por intereses y amortizaciones ordinarias y extraordinarias. Asimismo, la Municipalidad deberá consultar en su presupuesto anual en la partida de ingresos extraordinarios, los recursos que produzca la contratación del o los préstamos y, en la partida de egresos extraordinarios, las inversiones hechas de acuerdo con la autorización concedida en el artículo 3º de esta ley.

Artículo 8º—La Municipalidad deberá publicar en la primera quincena del mes de enero de cada año, en un diario o periódico de la cabecera del Departamento, un estado del servicio del o los préstamos y de las inversiones hechas de acuerdo con lo dispuesto en la presente ley".

La Comisión de Gobierno propone aprobarlo en los mismos términos en que vie-

ne formulado y la Comisión de Hacienda propone, a su vez, aprobarlo con las modificaciones de que se da cuenta en el informe.

—Los informes figuran en los Anexos la sesión 1ª, en 13 de marzo de 1956, documentos N.ºs. 21 y 22 págs. 34 y 35.

—Se aprueba el proyecto.

EMPRESTITO A LA MUNICIPALIDAD DE RENAICO

El señor SECRETARIO.—A continuación, corresponde tratar el proyecto, en segundo trámite constitucional, sobre autorización a la Municipalidad de Renaico para contratar empréstitos.

Dice el proyecto:

Artículo 1º—Autorízase a la Municipalidad de Renaico para contratar directamente uno o más empréstitos con el Banco del Estado de Chile u otras instituciones de crédito que produzcan hasta la suma de dos millones quinientos mil pesos (\$ 2.500.000), a un interés no superior al 10 por ciento anual y con una amortización que extinga la deuda en el plazo máximo de cinco años.

Para los efectos de la contratación del o los empréstitos no regirán las disposiciones restrictivas de las leyes y reglamentos orgánicos del Banco del Estado de Chile y demás instituciones que los otorguen.

Artículo 2º—Del producto del o los préstamos, la Municipalidad de Renaico aportará la suma de dos millones de pesos (\$ 2.000.000) a la Empresa Nacional de Electricidad S. A. (ENDESA) para la ejecución de las obras de alumbrado público en el pueblo de Mininco y el saldo lo destinará a efectuar obras de progreso local en Renaico y Mininco.

Artículo 3º—Establécese, con el exclusivo objeto de atender el servicio del o los empréstitos autorizados por el artículo 1º, una contribución adicional sobre el avalúo imponible de la comuna de Renaico

del dos por mil anual, contribución que se empezará a cobrar desde el semestre siguiente a la fecha de vigencia de esta ley y que regirá hasta el pago total del o los empréstitos o hasta la terminación de las obras, según el caso.

Artículo 4º—El rendimiento de la contribución a que se refiere el artículo anterior se invertirá en el servicio del o los empréstitos autorizados, pero la Municipalidad de Renaico podrá girar con cargo a ese rendimiento para su inversión directa en los fines a que se refiere el artículo 2º en el caso de no contratarse los empréstitos. Podrá, asimismo, destinar a dichas obras el excedente que pudiera producirse entre esos recursos y el servicio de la deuda, en el caso de que ésta se contratase por un monto inferior al autorizado.

Artículo 5º—En caso de que los recursos consultados en el artículo 3º no fueren suficientes para el servicio de la deuda o no se obtuvieren en la oportunidad debida, la Municipalidad completará la suma necesaria con cualquiera clase de fondos de sus rentas ordinarias.

Artículo 6º—El pago de intereses y amortizaciones ordinarias y extraordinarias de la deuda se hará por intermedio de la Caja Autónoma de Amortización de la Deuda Pública, para cuyo efecto la Tesorería Comunal de Renaico, por intermedio de la Tesorería General de la República, pondrá oportunamente a disposición de dicha Caja los fondos necesarios para cubrir esos pagos, sin necesidad de decreto del Alcalde, si éste no hubiere sido dictado en la oportunidad debida.

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

Artículo 7º—La Municipalidad depositará en la cuenta de depósito fiscal "F-26 Servicio de Empréstitos y Bonos" los recursos que destina esta ley al servicio del préstamo que se contrate y la cantidad a

que ascienda dicho servicio por intereses y amortizaciones ordinarias y extraordinarias. Asimismo, la Municipalidad de Renaico deberá consultar en su presupuesto anual, en la partida de ingresos extraordinarios, los recursos que produzca la contratación del préstamo y en la partida de egresos extraordinarios, la inversión hecha de acuerdo con la autorización concedida en el artículo 2º de esta ley.

Artículo 8º—La Municipalidad de Renaico deberá publicar en la primera quincena del mes de enero de cada año, en un diario o periódico de la cabecera del departamento, un estado del servicio del empréstito y de las inversiones hechas de acuerdo con la autorización concedida en el artículo 2º de la presente ley”.

La Comisión de Gobierno propone aprobar el proyecto tal como fué despachado por la Cámara de Diputados.

La Comisión de Hacienda, por su parte, propone aprobarlo con diversas enmiendas.

—*Los informes de las Comisiones de Gobierno y de Hacienda figuran en los Anexos de la sesión 1ª, en 13 de marzo de 1956, documentos 17 y 18 págs. 31 y 32*

—*Se aprueba el proyecto, en la forma propuesta por la Comisión de Hacienda.*

EMPRESTITO A LA MUNICIPALIDAD DE LIMACHE

El señor SECRETARIO.—En seguida, corresponde tratar el proyecto, en segundo trámite constitucional, sobre empréstito a la Municipalidad de Limache.

Dice el proyecto:

“*Artículo único.*—Introdúcense en la ley Nº 11.293, de 12 de noviembre de 1953, las siguientes modificaciones:

1º—Substitúyense los artículos 1º y 2º, por el siguiente:

“*Artículo . . .*—Autorízase a la Municipalidad de Limache para contratar directamente con el Banco del Estado de

Chile o en otra institución de crédito, uno o más préstamos hasta por la cantidad de diez millones de pesos (\$ 10.000.000), a un interés anual no superior al 10% y con una amortización que extinga la deuda en el plazo máximo de cinco años.

“*Facúltase al Banco del Estado de Chile y a las demás instituciones de crédito para tomar el o los préstamos a que se refiere el inciso anterior, para cuyo efecto se suspenden las disposiciones restrictivas de sus respectivas leyes orgánicas o reglamentos*”.

2º—Reemplázase el artículo 4º, por el siguiente:

“*Artículo . . .*—Establécese, con el exclusivo objeto de atender el servicio del o los préstamos a que se refiere la presente ley, una contribución adicional sobre el avalúo de los bienes raíces de la comuna de Limache de un dos por mil anual, contribución que se cobrará desde la fecha de contratación del o los préstamos y que regirá hasta el pago total de los mismos”.

La Comisión de Gobierno propone aprobar el proyecto tal como fué despachado por la Cámara de Diputados.

Por su parte, la Comisión de Hacienda formula igual recomendación.

—*Los informes de las Comisiones de Gobierno y de Hacienda figuran en los Anexos de la sesión 1ª, en 13 de marzo de 1956, documentos 19 y 20 págs. 33 y 34.*

—*Se aprueba el proyecto.*

EMPRESTITO A LA MUNICIPALIDAD DE PUREN

El señor SECRETARIO.—A continuación, corresponde tratar el proyecto, en segundo trámite constitucional, por el cual se autoriza a la Municipalidad de Purén para contratar empréstitos.

Dice el proyecto:

“*Artículo 1º*—Autorízase a la Municipalidad de Purén para contratar un empréstito directamente con el Banco del Es-

tado de Chile, que produzca hasta la suma de tres millones de pesos (\$ 3.000.000), a un interés anual no superior al 10% y con una amortización que extinga la deuda en el plazo máximo de cinco años.

Para los efectos de la contratación de este préstamo no regirán las disposiciones restrictivas de la ley orgánica y reglamentos del Banco del Estado de Chile.

Artículo 2º—El producto del préstamo será invertido por la Municipalidad de Purén en las obras de pavimentación del radio urbano del pueblo del mismo nombre. Este producto o las mayores entradas que esta ley origine, si el préstamo no se contrata, se considerarán como recursos provenientes de las rentas generales de la Municipalidad de Purén para los efectos del artículo 35 de la ley N° 8.946, sobre pavimentación comunal. La Dirección General de Pavimentación Urbana ejecutará las obras conforme a su ley orgánica.

Artículo 3º—Para atender el pago del servicio del préstamo se prorroga la contribución adicional del dos y medio por mil que sobre los bienes raíces de la comuna de Purén estableció el inciso segundo del artículo 3º de la ley N° 10.043, destinándose su producido a este fin desde que se cancele totalmente el aporte a la Empresa Nacional de Electricidad S. A.

Artículo 4º—El rendimiento de la contribución establecida en el artículo anterior se invertirá en el servicio del préstamo autorizado, pero la Municipalidad de Purén podrá girar con cargo a ese rendimiento para su inversión en el fin señalado en el artículo 2º en el caso de no contratarse los empréstitos. Podrá, asimismo, destinar a dichas obras el excedente que pudiera producirse entre esos recursos y el servicio de la deuda, en el caso de que ésta se contrajere por un monto inferior al autorizado.

Artículo 5º—En caso de que los recursos consultados en el artículo 3º no fueren suficientes para el servicio de la deu-

da o no se obtuvieren en la oportunidad debida, la Municipalidad completará la suma necesaria con cualquiera clase de fondos de sus rentas ordinarias.

Artículo 6º—El pago de intereses y amortizaciones de la deuda se hará por intermedio de la Caja Autónoma de la Deuda Pública, para cuyo efecto la Tesorería Comunal de Purén, por intermedio de la Tesorería General de la República, pondrá oportunamente a disposición de dicha Caja los fondos necesarios para cubrir esos pagos, sin necesidad de decreto del Alcalde, en caso de que éste no haya sido dictado en la oportunidad debida. La Caja de Amortización atenderá el pago de estos servicios, de acuerdo con las normas establecidas por ella para el pago de la deuda interna.

Artículo 7º—La Municipalidad depositará en la cuenta de depósito fiscal "F-26 Servicio de Empréstitos y Bonos" los recursos que destina esta ley al servicio del préstamo que se contrate y la cantidad a que ascienda dicho servicio por intereses y amortizaciones. Asimismo, la Municipalidad de Purén deberá consultar en su presupuesto anual, en la partida de ingresos extraordinarios, los recursos que produzca la contratación del préstamo y, en la partida de egresos extraordinarios, la inversión hecha de acuerdo con la autorización concedida en el artículo 2º de esta ley.

Artículo 8º—La Municipalidad deberá publicar en la primera quincena del mes de enero de cada año, en un diario o periódico del departamento, un estado del servicio del préstamo y de las inversiones efectuadas de acuerdo con el plan establecido en el artículo 2º de esta ley".

La Comisión de Gobierno, en informe recaído en el proyecto, propone aprobarlo tal como lo despachó la Cámara de Diputados.

La Comisión de Hacienda, por su parte, recomienda aprobar el proyecto con algunas enmiendas.

—Los informes de las Comisiones de

Gobierno y de Hacienda figuran en los Anexos de la sesión 1ª, en 13 de marzo de 1956, documentos 13 y 14 págs. 27 y 28.

—Se aprueba el proyecto, en la forma propuesta por la Comisión de Hacienda.

EMPRESTITO A LA MUNICIPALIDAD DE LA UNIÓN

El señor SECRETARIO.—En seguida, deben tratarse los informes de las Comisiones de Hacienda y de Gobierno Interior, recaídos en el proyecto de ley de la Cámara de Diputados que autoriza a la Municipalidad de La Unión para contratar un empréstito.

Dice el proyecto:

Proyecto de ley

Artículo 1º.—Autorízase a la Municipalidad de La Unión para contratar directamente uno o varios préstamos hasta por la suma de quince millones de pesos (\$ 15.000.000), a un interés no superior al 10% anual y con una amortización que extinga la deuda en el plazo máximo de cinco años.

Para la contratación del o los préstamos no regirán las disposiciones restrictivas de las leyes orgánicas y reglamentos de las instituciones que los otorgan.

Artículo 2º.—El producto del o los préstamos se invertirá en la siguiente forma:

| | |
|---|---------------|
| a) Terminación del edificio para las oficinas municipales con locales de renta a que se refiere la letra a) del artículo 2º de la ley N° 10.032 | \$ 11.000.000 |
| b) Iniciación de construcción del matadero modelo | 4.000.000 |
| | <hr/> |
| | \$ 15.000.000 |

Artículo 3º.—Establécese, con el objeto de servir el o los préstamos autorizados en el artículo 1º, una contribución adicio-

nal sobre el avalúo de los bienes raíces de la comuna de La Unión ascendente al dos y medio por mil anual, que regirá desde el semestre siguiente a la vigencia de la presente ley hasta el pago total de los préstamos o ejecución de las obras de que trata el artículo 2º.

Artículo 4º.—En caso de que los recursos a que se refiere el artículo anterior fueren insuficientes para el servicio del o los préstamos o no se obtuvieren en la oportunidad debida, la Municipalidad de La Unión completará la suma necesaria con cualquier clase de fondos de sus rentas ordinarias.

Artículo 5º.—El rendimiento del impuesto a que se refiere el artículo 3º se invertirá en el servicio del o los préstamos autorizados; pero la Municipalidad de La Unión podrá girar con cargo a ese rendimiento para su inversión directa en las obras a que se refiere el artículo 2º en el caso de no contratarse los préstamos. Podrá, asimismo, destinar a dichas obras el excedente que pudiera producirse entre esos recursos y el servicio de la deuda, en el caso de que ésta se contrajere por un monto inferior al autorizado.

Artículo 6º.—El pago de intereses y amortizaciones ordinarias y extraordinarias lo hará la Caja Autónoma de Amortización de la Deuda Pública, para cuyo efecto la Tesorería Comunal de La Unión, por intermedio de la Tesorería General de la República, pondrá a disposición de dicha Caja los fondos necesarios para cubrir dichos pagos, sin necesidad de decreto del Alcalde, en caso de que éste no haya sido dictado en la oportunidad debida.

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

Artículo 7º.—La Municipalidad depositará en la Cuenta de Depósito Fiscal "F-26 Servicio de Empréstitos y Bonos" los recursos que destina esta ley al servicio del o los préstamos y la cantidad a que ascienda dicho servicio por intereses y amortiza-

ciones ordinarias y extraordinarias. Asimismo, la Municipalidad deberá consultar en su presupuesto anual, en la partida de ingresos extraordinarios, los recursos que produzca la contratación del o los préstamos, y en la partida de egresos extraordinarios, las inversiones hechas de acuerdo con la autorización concedida en el artículo 2º de esta ley.

Artículo 8º.—La Municipalidad deberá publicar en la primera quincena del mes de enero de cada año, en un diario o periódico de la cabecera del departamento, un estado del servicio del o los préstamos y de las sumas invertidas en la ejecución de las obras indicadas en el artículo 2º de esta ley.”

Ambas Comisiones proponen aprobar el proyecto con enmiendas.

—Los informes figuran en los Anexos de la sesión 1ª, en 13 de marzo de 1956, documentos N.ºs. 15 y 16, págs. 29 y 30.

—Se aprueba el proyecto, en la forma propuesta por las Comisiones.

AUMENTO DEL VALOR DE LA CUOTA MORTUORIA PARA IMPONENTES DEL SERVICIO DE SEGURO SOCIAL

El señor SECRETARIO.—Corresponde tratar a continuación el informe de la Comisión de Salud Pública recaído en el proyecto de la Cámara de Diputados que aumenta el valor de la cuota mortuoria para los asegurados del Servicio de Seguro Social.

Viene en segundo trámite constitucional.

Dice el proyecto:

“Artículo único.—Reemplázase el inciso primero del artículo 40 de la ley N.º 10.383, por el siguiente:

“El familiar de un asegurado fallecido, la Sociedad de Socorros Mutuos o la persona que compruebe mediante facturas que se ha hecho cargo de los funerales del asegurado, recibirá como cuota mortuoria una suma equivalente a un sueldo vital de la cabecera del departamento en que se efectuó la sepultación.

Sin embargo, las Sociedades de Socorros

Mutuos sólo tendrán derecho a una suma igual a los gastos de funerales que comprueben haber efectuado, cuando éstos resulten inferiores al sueldo vital”.

—El informe figura en los Anexos de la sesión 1ª, en 13 de marzo de 1956, documento N.º 28, pág. 54.

El señor ALLENDE.—Señor Presidente, estimo conveniente volver el proyecto a la Comisión de Salud Pública hasta mañana, pues en él se establece que el monto de la cuota mortuoria será equivalente al sueldo vital, en circunstancias de que la ley 12.006, en su artículo 22, deroga todo sueldo reajutable, a partir del mes de enero de 1957. En consecuencia, debe buscarse una fórmula estable, que permita mantener el espíritu con que se ha presentado la iniciativa.

Por tal motivo, solicito se envíe el proyecto nuevamente a Comisión hasta mañana, para poder elaborar, antes de la sesión de ese día, un informe que abarque dicho punto.

El señor ALESSANDRI, don Fernando (Presidente).—Si no hay oposición, daré por aprobada la indicación del Honorable señor Allende.

El señor AGUIRRE DOOLAN.—Por mi parte, no tengo inconveniente, siempre que el proyecto se despache en la sesión de mañana.

El señor ALLENDE.—Quiero expresar al Honorable señor Aguirre que en tres oportunidades solicité del Gobierno la inclusión del proyecto en la Convocatoria, y que el asunto fué despachado hace tiempo por la Comisión de Salud Pública. Mi deseo es evitar una situación absurda, por cuanto el artículo 22 de la ley citada perjudicaría a los imponentes, dado que el referido beneficio no podría ser reajustado a contar del próximo año.

El señor ALESSANDRI, don Fernando (Presidente).—La indicación formulada por el Honorable señor Allende es para que el proyecto vuelva a Comisión hasta mañana; y se trataría en la sesión de ese día con informe o sin él.

Acordado.

**AUMENTO DE CAPITAL DE LA SOCIEDAD
CONSTRUCTORA DE ESTABLECIMIENTOS
HOSPITALARIOS**

El señor SECRETARIO.—Informe de la Comisión de Salud Pública recaído en el siguiente proyecto de la Cámara de Diputados.

“Artículo único.—Reemplázase en el inciso primero del artículo 3º del decreto supremo N° 764, del Ministerio de Salud Pública y Previsión Social, de fecha 30 de marzo de 1949, que fija el texto refundido de las leyes N°s 7.784, 8.066, 8.107 y 9.300, las frases “mil millones de pesos” por “diez mil millones de pesos” y “cincuenta millones” por “quinientos millones”.

“Artículo transitorio.—En el otorgamiento de las escrituras públicas de aumento de capital de la Sociedad Constructora de Establecimientos Hospitalarios S. A., y en la inscripción de las mismas, los Notarios y Conservadores no podrán cobrar los derechos que les conceden los Aranceles Notariales”.

—*El informe figura en los Anexos de la sesión 1ª, en 13 de marzo de 1956, documento N° 29, pág. 56.*

—*Se aprueba el proyecto.*

**TRANSFERENCIAS DE PROPIEDAD FISCAL
AL CUERPO DE VOLUNTARIOS DE BOTES
SALVAVIDAS DE VALPARAISO**

El señor SECRETARIO.—Informe de la Comisión de Gobierno recaído en el proyecto de ley iniciado en la siguiente moción del Honorable señor Martínez:

“El Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso, fundado el 15 de abril de 1925, con personalidad jurídica y estatutos aprobados por decreto N° 904, el 5 de marzo de 1936; es, sin lugar a dudas, una de las más nobles instituciones del país, porque, obedeciendo a un alto imperativo de solidaridad humana, se ha dedicado a salvar vidas que se encuentran en peligro en el mar, por causas de temporal, incendios u otros estragos.

Como exactamente su nombre lo indica,

está formada por voluntarios, que mientras reina el mal tiempo en la bahía, tripulan las embarcaciones de la institución y laboran intensamente, no sólo en el salvataje de vidas, sino también en la protección de las naves que se encuentran en peligro.

Esta noble y abnegada institución, durante el desarrollo de su esforzada y peligrosa labor, ha salvado, según sus estadísticas, 835 personas y a su oportuna y preventiva intervención corresponde también el haber evitado seguras destrucciones que habrían representado la pérdida de millares de pesos a la economía nacional.

El Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso cuenta, para efectuar estos servicios, con dos embarcaciones: un bote construido en Inglaterra en 1912 y traído a Chile en 1919, y el bote N° 2, comprado en ese mismo país el año 1920.

Los fondos para conservar las embarcaciones y el Cuartel de la institución, se obtienen por las cuotas mensuales de 750 socios contribuyentes y la concesión de un casino que funciona dentro de su propio cuartel.

Pero, el local que actualmente ocupa como sede social además de ser inadecuado y antiestético, ofrece a la vista de los pasajeros y turistas que ocupan el muelle Prat del principal puerto de la República, una construcción ruinoso y anticuada que no se concilia con el grado de adelanto que han experimentado las modernas construcciones que se levantan a su alrededor. Por consiguiente, se hace indispensable facultar a S. E. el Presidente de la República para corregir esta anomalía, concediendo a la mencionada institución el edificio y los terrenos que actualmente se encuentran bajo el control de la Superintendencia de Aduanas, frente al desembarcadero del muelle Prat y que, hoy por hoy, no prestan ninguna utilidad porque se encuentran prácticamente abandonados.

En consecuencia, me permito presentar a la consideración del H. Senado el siguiente

Proyecto de ley

“Artículo único.—Se autoriza a S. E. el Presidente de la República para transferir a título gratuito al Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso, el edificio y una extensión de terrenos de 36 metros de frente, por 18 metros de fondo, ubicados frente al desembarcadero del muelle Prat del mencionado puerto”.

—El informe figura en los anexos de esta sesión, documento N° 4, página 92.

—Se aprueba el proyecto.

EMPRESTITO A LA MUNICIPALIDAD DE PURÉN.— REAPERTURA DE DEBATE

El señor PRIETO.—Señor Presidente, deseo hacer una observación sobre el proyecto, ya aprobado, por el cual se autoriza a la Municipalidad de Purén para contraer los empréstitos.

Está de más decir que soy partidario de autorizar la contratación de esos empréstitos. Pero, en mi opinión, el proyecto adolece de un error, pues, de acuerdo con el informe de la Comisión de Hacienda, se agrega al artículo 3° una frase que dice:

“El rendimiento de esta contribución se invertirá íntegramente en el servicio del préstamo autorizado”; mientras, por su parte, el artículo 2° establece:

“El producto del préstamo será invertido por la Municipalidad de Purén en las obras de pavimentación del radio urbano del pueblo del mismo nombre. Este producto o las mayores entradas que esta ley origine, si el préstamo no se contrata, se considerarán como recursos provenientes de las rentas generales de la Municipalidad de Purén para los efectos del artículo 35 de la ley N° 8.946, sobre pavimentación comunal. La Dirección General de Pavimentación Urbana ejecutará las obras conforme a su ley orgánica”.

Parece que hay contraposición entre ambas ideas: la del artículo 2°, según el cual el rendimiento de la contribución se invertirá íntegramente en el servicio del préstamo autorizado, y la del artículo 3°,

en cuya virtud el producto o las mayores entradas que la ley origine, si el préstamo no se contrata, se invertirán en la finalidad que se indica.

Por eso, me atrevo a pedir la reapertura del debate sobre el proyecto de ley mencionado, para tratarlo mañana, a fin de preguntar al señor Secretario de la Comisión si, en este caso, ha habido algún olvido u omisión; pues es evidente la contradicción entre las disposiciones señaladas.

Repito que no me opongo al despacho del proyecto; por el contrario, propicio su aprobación en la mejor forma, para que puedan llevarse a cabo las obras proyectadas.

El señor ALESSANDRI, don Fernando (Presidente).—Si no hay oposición, se procederá en la forma solicitada por el señor Senador.

Se reabriría el debate y quedaría pendiente el asunto para la sesión de mañana.

El señor PRIETO.—Podría quedar, desde luego, en el primer lugar de la tabla.

El señor ALESSANDRI, don Fernando (Presidente).—Quedaría así acordado.

Acordado.

Se suspende la sesión por veinte minutos.

—Se suspendió la sesión a las 17.35.

—Se reanudó a las 18.3.

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

Se va a dar cuenta de algunas indicaciones que han llegado a la Mesa.

FUNCIONAMIENTO DE LA ESCUELA INDUSTRIAL AGRICOLA DE LA FUNDACION OTAEGUI, EN LAGUNA VERDE

El señor SECRETARIO.—El Honorable señor Martínez formula indicación para que, en su nombre, se oficie al señor Ministro de Educación Pública solicitándole tomar medidas para que pueda reanudar funciones la Escuela Industrial y Agrícola de la Fundación Otaegui, de Laguna Verde, Valparaíso, paralizadas desde hace más

de un año, únicamente por falta de profesores.

El señor FIGUEROA (Presidente).— Se dirigirá el oficio solicitado, en nombre de Su Señoría.

REAJUSTE DEL MONTEPIO DE LOS PROCURADORES DEL NUMERO

El señor SECRETARIO.—El Honorable señor Rivera formula indicación para agregar a la Cuenta de esta sesión y tramitar a la Comisión que corresponda, la moción de Su Señoría sobre reajuste de los montepíos de los Procuradores del Número.

El señor FIGUEROA (Presidente).— Esta indicación se someterá a votación una vez que haya número en la sala.

Puede usar de la palabra el Honorable señor Correa.

SEGUNDA HORA

VI.—INCIDENTES

MENSAJE PRESIDENCIAL DEL 21 DE MAYO DE 1956

El señor CORREA.—Señor Presidente: Cumpro en esta tarde con un deber que juzgo fundamental: hacer un breve examen del Mensaje que, con ocasión de iniciarse una nueva legislatura ordinaria del Parlamento, leyó el Jefe del Estado.

Comprendo que quienes han enjuiciado con premura el documento presidencial de mi referencia piensen que en realidad merece aplausos. Quizás si un juicio ligero y desaprensivo nos arrastre a esa conclusión.

Si lo comparamos con los anteriores, el último Mensaje no ha puesto el acento en el reproche constante a los otros Poderes del Estado, que tanto caracterizó a los primeros. No aflora en este último el soplo de un espíritu pugnaz, irritado, repleto de alusiones odiosas o injustas. Por el contrario, un tono más apagado, que denota cansancio, propio de quien ha recorrido el largo camino de la vida, parece ser el fundamento central que lo inspira.

Mas, si se examina con detención el documento, encontraremos que son innumerables sus errores, muchos sus vacíos e incontables las rectificaciones que es necesario introducirle. Sólo así la opinión pública puede formarse un juicio recto, sereno, sobre la marcha política y administrativa de la Nación.

El diálogo cívico.

Pero antes de entrar en materia se hace indispensable formular algunas consideraciones sobre una cuestión subjetiva, que dice íntima relación a las palabras que el Congreso Pleno oyó del señor Ibáñez y a las que en esta sesión debe pronunciar el Senador que habla.

De la rotundidad de las afirmaciones contenidas en el documento presidencial y de las que acostumbran pronunciar los hombres del actual Gobierno, fluye un propósito y un espíritu que no puedo silenciar, por ser contrario a los fundamentos mismos en que descansa el vivir democrático: parece que fueran los poseedores de la verdad, los únicos que tienen el uso, dominio y ejercicio de ella y que el País entero debiera inclinarse ante la realidad que esas palabras traducen.

Y esto no es exacto, Honorable Senado.

Los hombres de Gobierno, desde el Jefe del Estado hasta el más modesto de los funcionarios de su confianza y dependencia, tienen su verdad; tienen su juicio sobre sus actos y sus propósitos. Pero ésa no es toda la verdad, pues quienes formamos en las filas de la Oposición también tenemos la nuestra, también tenemos nuestro juicio.

Del confronte honrado y sincero de una y otra verdad, de uno y otro juicio, la opinión pública nacional, serena y altiva como es la de esta democracia nuestra, extrae la verdad que tiene sus raíces profundas en realidades incontrovertibles, en hechos recios y fundamentales.

Es lo que se ha señalado con una frase hermosa y precisa: el diálogo cívico de las democracias.

Mi partido, señor Presidente, gusta de este diálogo cívico ante la opinión nacional. Por eso lo busca y procura en todos los instantes.

Sabe que nuestra razón no es la razón de todos; sabe que nuestra verdad no es la verdad que todos quieren. Pero sabe también que, del conocimiento de tal verdad y de tal razón nuestra, y de su conjugación leal con los dichos gubernativos, el País habrá de formarse un juicio exacto sobre la realidad nacional.

Porque, en último término, eso —y no otra cosa— es lo que nosotros buscamos con infinita angustia de demócratas: anhelamos que el pueblo se forme un juicio preciso y justo sobre los días que vivimos y no permanezca en el engañoso nirvana de los paraísos que se nos traen en los Mensajes presidenciales.

Los partidos políticos, las grandes corrientes de opinión ciudadana que en un mañana cercano habrán de decidir los destinos de la República, no se forjan ni se acrecientan con el torpe halago de un instante electoral, sino que son el fruto maduro de hondas y permanentes reflexiones.

De este propósito nobilísimo, de este ánimo constructivo de crear una opinión pública sana y libre, nace nuestra actitud de examinar las palabras que el señor Ibáñez dijo en su último Mensaje presidencial. No la inspira, pues, ningún ánimo pequeño, ninguna pasión contumaz. Tales sentimientos han estado siempre fuera de esta sala, honrada durante más de un siglo por voces patricias de nuestra República.

Frutos y vacíos.

Decía, Honorable Senado, que el Mensaje último exhibe innumerables errores y vacíos, de los cuales habré de ocuparme.

Pero debo también señalar sus frutos. Es lo justo.

Desde luego, señalo, como uno de ellos, una mejor ordenación en las materias que se exponen. Ya no es este Mensaje la tu-

multuosa aglomeración de materias que habíamos encontrado en los anteriores. Parece que una mano, más acostumbrada a la disciplina del espíritu, actuó en la exposición de la faena gubernativa.

Señalo, también, que ese espíritu arrogante, que inflamaba los primeros Mensajes de la actual administración, ahora ha sido definitivamente arrojado al montón de las cosas inútiles. Ya no se habla de aquellas "mayorías nacionales" de 1953 y 1954, con las cuales se pretendía, al parecer, amenazar a quienes no formábamos en las filas de los vencedores. Ahora, en cambio, y por primera vez, se rinde homenaje a los partidos organizados, a colectividades políticas responsables y serias, señalando la muerte definitiva de toda esa turbamulta nacida al calor del septembrismo de 1952, que tan deplorable huella dejó en el curso de nuestra vida cívica.

Es una saludable reacción, que no vacilo en subrayar, porque importa, a la vez, la muerte de los taumaturgos políticos, de los hombres-Providencia, que prometieron salvar al País y resolver sus problemas, al conjuro milagroso de su palabrero.

Y esto es, sin duda, un gran avance en nuestra democracia.

Pero, así como señalo estos frutos del documento presidencial, no puedo dejar de expresar mi desagrado por una innovación desgraciada, en el cumplimiento de un deber constitucional. El Mensaje presidencial ha eliminado la Memoria Administrativa de los diferentes servicios.

¿Cómo vamos, los Parlamentarios, a pronunciarnos sobre la marcha de los servicios públicos, si el Mensaje no contiene dato alguno para formarnos juicio? ¿Cuántos kilómetros de caminos ha ejecutado el Ministerio de Obras Públicas en 1955? ¿Cuáles han sido los caminos pavimentados, los construidos, los reparados, o las vías nuevas abiertas o proyectadas? ¿Cuántas y dónde han sido las escuelas públicas edificadas? ¿Cuáles han sido los hospitales construidos o reparados?

El Mensaje presidencial contiene un resumen apretado y superficial, que no per-

mite a los Parlamentarios un examen detenido y acucioso sobre la materia.

¿Cómo vamos a juzgar, dentro de nuestra misión, el comportamiento y la labor de los servicios públicos, si se nos priva, en dicho documento tan importante, de los antecedentes precisos acerca de ellos?

Política administrativa.

Expresa el Mensaje que el Gobierno se ha preocupado de instruir a las autoridades provinciales y departamentales para que respondan a los propósitos del Ejecutivo, y llega a afirmar que esas autoridades se han "convertido en los voceros de cada localidad y en los intérpretes de sus aspiraciones".

Si esto fuera así, ¿cómo se explica que cada semana aparezcan en Santiago comisiones de vecinos que tienen que tratar directamente con el Jefe del Estado o con sus Ministros los múltiples problemas sin solución que angustian a las provincias y departamentos? ¿Cómo se explica que se estén celebrando constantemente cabildos abiertos en todas las provincias, para pedir y exigir del Gobierno la solución de sus necesidades más apremiantes? ¿No acaba de realizarse en Antofagasta una importante manifestación de esta naturaleza?

La verdad, señor Presidente, es que nunca las provincias han estado más abandonadas, a pesar de los constantes viajes por el País del Jefe del Estado y de sus Ministros.

Sus problemas están ahí. Nadie los resuelve.

Las provincias sólo reciben promesas y más promesas. Mas, de esta suerte, no se iluminan las ciudades, no se arreglan los caminos, no se da a sus habitantes el agua para sus necesidades más premiosas.

El Presidente de la República nos propone, en este Mensaje, una donosa solución: que le demos la facultad para que todos los funcionarios de las Intendencias y Gobernaciones "sean de la confianza del Ejecutivo" ¿Acaso con la facultad para

remover libremente a porteros y escribientes, van a ser más capaces Intendentes y Gobernadores? ¿Acaso de allí arranca la acción precaria de sus agentes inmediatos?

Con relación al mantenimiento del orden institucional, la paz y tranquilidad social, el señor Ibáñez emite un juicio que no puedo dejar pasar sin observarlo. Expresa que "el Congreso Nacional fué insensible a las peticiones de autoridad del Ejecutivo".

Esta afirmación presidencial no es exacta.

Planteadas al Congreso la solicitud de facultades extraordinarias, el Ejecutivo fué incapaz de demostrar, en la Cámara de Diputados, la existencia de una "subversión pública" y la necesidad imprescindible, para mantener el orden público, de otorgar esas facultades.

Por otra parte, señor Presidente, está vivo el recuerdo de todos los señores Senadores, con relación a aquella iniciativa, en orden a que el Ejecutivo no hizo esfuerzo alguno para la dictación de esa ley y prefirió que el proyecto respectivo muriese en las Comisiones.

¿Cómo se puede decir, entonces, que el Congreso Nacional fué insensible ante los requerimientos del Ejecutivo? ¿Piensa acaso el Jefe del Estado que el Congreso debe actuar sin voluntad propia? ¿Cree el señor Ibáñez que en materia tan delicada como la suspensión de las garantías constitucionales, el Congreso, para concederlas, no debe disponer de plena prueba que le permita formarse cabal juicio? ¿Con qué prestancia los Parlamentarios podríamos presentarnos ante el País si no procediéramos así?

El Parlamento tiene pleno discernimiento y no puede, jamás, escuchar otro interés que no sea el superior y permanente de nuestra vida democrática y republicana.

Política exterior.

Entro a examinar un capítulo del Mensaje Presidencial que merece la más acu-

ciosa atención: aquel que se refiere a la política internacional.

La Constitución Política del Estado entrega al Presidente de la República la conducción de las relaciones exteriores. En consecuencia, es él, nadie más que él, responsable de su manejo y orientación.

Ningún otro Poder, ninguna autoridad puede tener acción ejecutiva en tal materia. Las facultades del Parlamento son, apenas, las de formular observaciones sobre circunstancias con ella relacionadas; de pronunciarse sobre los tratados o acuerdos internacionales; y las privativas del Senado, de aprobar o rechazar los nombramientos de Embajadores o Ministros Plenipotenciarios.

Y nada más.

El Jefe del Estado, pues, conduce las relaciones exteriores con la más amplia libertad y con la total autoridad que le otorga la Carta Fundamental. El manda y debe ser obedecido.

Pues bien, el examen de la forma como en los últimos años se han conducido las relaciones exteriores, y la observación de las propias palabras del señor Ibáñez, contenidas en su último Mensaje, nos demuestran un hecho penoso: el abandono de la facultad que al Jefe del Estado confiere nuestra Carta Fundamental.

Pero, antes, veamos otra situación: la inestabilidad de los Ministros de Relaciones Exteriores.

En poco más de tres años de Gobierno, el señor Ibáñez ha tenido los siguientes Ministros de Relaciones Exteriores: Olavarría, Fenner, Barros Ortiz, Koch, Aldunate León, Serrano Palma, Olsen, Barbosa y, ahora, el señor Sainte Marie. O sea, nueve Ministros en Secretaría de Estado tan fundamental, en poco más de tres años. Esto es, casi tres Ministros por año.

¿Podría existir alguna continuidad en la política de nuestra Cancillería con esta abismante movilidad? La habría siempre que existiese una voluntad rectora de parte de quien, constitucionalmente, tiene el deber de trazarla y mantenerla.

Pero esa línea no la conoce nadie.

Y como no ha existido, el señor Ibáñez recurre al arbitrio más cómodo de arrojar el peso de las culpas a los funcionarios de la Cancillería.

El inaudito caso de Palena.

Veamos lo que nos dice el Mensaje Presidencial último sobre el caso de nuestra cuestión de límites en el valle de Palena y California.

No olvidemos que los acuerdos de la Comisión Mixta de Límites Chileno-Argentina fueron conocidos por el País en función de las denuncias de una radioemisora chilena, la Cooperativa Vitalicia, y por la violenta repercusión que el conocimiento de ellos encontró en el Parlamento nacional y en la prensa del País entero.

Si la prensa no hubiera dado la voz de alarma, si los Parlamentarios no se hubiesen agitado y no hubieran asumido la defensa de nuestros intereses, el Jefe del Estado, único responsable constitucional del manejo de nuestras relaciones exteriores, habría guardado uno de sus mutismos característicos.

En consecuencia, esos acuerdos habrían seguido su curso y Chile habría experimentado el desgarramiento de una porción más de su soberanía.

Estos son los hechos.

Pues bien, siendo tan flagrante la responsabilidad del Primer Mandatario, no ha vacilado en decir en su Mensaje que "después de considerar las observaciones hechas en este Honorable Congreso", resolvió desestimar las proposiciones acordadas por la Comisión Mixta de Límites.

Mas, ¿el señor Ibáñez no conoció previamente la fórmula que los delegados chilenos iban a proponer o aceptar en Buenos Aires? ¿No supo, no fué informado, no tuvo interés en saber, en preguntar, en averiguar, qué iban a proponer o aceptar sus delegados en la reunión de Buenos Aires?

El Jefe del Estado tenía el deber ineludible de estudiar, antes que nadie, las fórmulas que se iban a proponer o las

que se podrían aceptar, como solución de transacción.

Y le asistía ese deber, porque estaba en juego un pedazo de nuestro patrimonio territorial.

Y hay algo más que proyecta nuestra espectral desorientación en materia tan delicada.

Dice el Mensaje: "Mi Gobierno debió desestimar así lo obrado por la Comisión Chilena de Límites en Buenos Aires y que fué aceptado precipitadamente por nuestra Cancillería".

Oigan bien los Honorables Senadores: ¡"que fué aceptado precipitadamente por nuestra Cancillería"!

¿Y el Canciller de esos días no consultó sobre tópico tan importante al Jefe del Estado? ¿Cómo es imaginable que un Gobierno con algún sentido de la responsabilidad pueda proceder así? ¿Puede ser tan operetisca la realidad chilena en el curso de éstos días?

Si esto es efectivo, si el Ministro de Relaciones Exteriores, actuando "precipitadamente" —son las palabras del Mensaje— por sí y ante sí, resolvió la entrega de parte de nuestro patrimonio, ¿cuál fué la sanción inmediata, tajante, ejemplarizadora, que le aplicó el Jefe del Estado?

Pienso que el Almirante Olsen, que actuó en esos días como Ministro de Relaciones Exteriores, debe una palabra al País.

El donoso remedio.

Y luego viene, señor Presidente, el remedio que nos propone el Gobierno para evitar, en lo futuro, la repetición de hechos tan graves en materia de política internacional.

Para el Ejecutivo, la responsabilidad de los hechos que analizo está —¡asómbrese el Senado!— en los funcionarios subalternos del Ministerio de Relaciones Exteriores. En consecuencia, esta Secretaría de Estado debe ser reorganizada, a fin de tener libertad omnimoda para poder remover y designar funcionarios...

Si estas declaraciones no estuvieran contenidas en un documento oficial, podría pensarse que se trata de broma de mal gusto.

Porque ¿quién es, entonces, quien dirige las relaciones exteriores de Chile? ¿Lo es el Presidente de la República, como lo señala nuestra Carta Fundamental, o lo son los funcionarios de la Cancillería?

¡Menudo problema plantea el Gobierno a los señores Jefes de Misión de las naciones amigas!

Durante más de un siglo de vida republicana, a ningún Presidente de la República, ni a ningún Ministro de Relaciones Exteriores, le había ocurrido algo semejante. La política internacional de Chile, la señalaba y dictaba el Jefe del Estado. Los Cancilleres, aun en los peores tiempos del parlamentarismo, y los funcionarios, ejecutaban simplemente esa política.

Y para alcanzar ese "desideratum" de reorganizar el Ministerio de Relaciones Exteriores, se recurre al arbitrio peor: dictar un decreto de insistencia para modificar una ley.

Entendemos que la acusación constitucional por este atentado será presentada en breve. Así lo exige el más elemental respeto por disposiciones legales en vigencia.

La otra cara de la medalla

Las relaciones exteriores, como Vuestras Señorías lo saben muy bien, tienen dos aspectos: uno es el de la amistad entre los pueblos; el otro se refiere a las relaciones de carácter económico.

Es suerte nuestra la de vivir en paz con todos los países. Mas, en cuanto a relaciones comerciales, al comercio exterior de Chile, la situación es desgraciadamente diversa.

Chile está casi al margen de esas relaciones, de la forma atinada e inteligente en que deben ser conducidas.

El propio Mensaje Presidencial lo confiesa en su página 10, al decir que se han producido alteraciones en ellas.

No se trata de simples alteraciones. Ha habido más que eso. Ha existido abandono en tal materia.

En efecto, hace más de un año que Brasil desahució su Convenio Comercial con Chile, y nuestro país, fuera de designar una Comisión ad honores para estudiar un nuevo tratado, no se ha interesado mayormente en la solución de este problema. Y nuestra vinculación comercial con Brasil no debiera descuidarse.

Igual situación acontece con los tratados comerciales con Uruguay y Costa Rica.

De ahí que yo sostenga, con la prueba irrefutable de las propias confesiones presidenciales, que nuestras relaciones exteriores han sido conducidas con un tino lamentable.

La situación económica.

Si nos guiásemos por las palabras con que el Mensaje juzga la situación económica nacional, llegaríamos a la conclusión de que vivimos en una nación libre de angustias y apremios.

¡Y cuán distinta es la verdad!

En el Mensaje del año pasado, Honorable colegas, el señor Ibáñez también nos habló de la inflación. Nos dijo que ponerle atajo no era la obra de un Gobierno ni de un grupo de hombres, sino la resultante de una acción mancomunada de todos los ciudadanos. Nos agregó una donosa y peregrina teoría económica: dijo que la inflación arranca de causas sociológicas.

Hasta ese día, tal descubrimiento no lo había hecho economista alguno.

En la sesión del 31 de mayo de 1955, en el examen que hice del Mensaje Presidencial de ese mismo año, di a conocer una lista de alzas de precios en los artículos de primera necesidad. El estudio de esa lista arrojaba un posible coeficiente, para el alza del costo de la vida en 1955, que alcanzaba a poco más del 70 por ciento, en el lapso de un año.

Quedé corto, señor Presidente.

El alza efectiva fué del 84 por ciento. Y el propio señor Ibáñez así lo ha confesado.

Nada sería más grato para mí, Honorable Senado, que creer en las medidas económicas que el Gobierno está aplicando. Como Senador, como hombre de trabajo, quisiera tener fe en la bondad de esas medidas. En lo que particularmente me corresponde, he aceptado sus restricciones.

Nadie, que no sea un malvado, puede desear el mal de su patria.

Anhelo que esas medidas signifiquen efectivamente el bien de Chile; que ellas traigan bienestar a todos los hogares; que hagan más fecunda la tarea afanosa de nuestros agricultores, industriales y comerciantes.

Por desgracia, la realidad económica chilena escapa a las medidas que se han adoptado. Ellas no obedecen a un plan sistemático y lógico y se apartan de los hechos sustantivos que pesan en la economía nacional.

Restricción de créditos.

Entre las medidas antinflacionarias adoptadas por el Ejecutivo, es necesario señalar la restricción crediticia.

Aun los profanos en materias de tipo económico, sabemos una verdad que no se discute: la restricción del crédito es seguramente el factor más decisivo para disminuir el ritmo inflacionario. De manera que su adopción no ha sido una técnica económica nueva del actual Gobierno.

Mas es necesario destacar la peligrosidad de ésta medida cuando no va acompañada de estudios preliminares serios.

Pueden los hombres de Gobierno ufanarse con el anuncio de que el ritmo inflacionario decrece; pueden aun predecir la cercanía de una bonanza económica. Pero si la restricción a que aludimos marcha al ritmo del azar, al acento de las buenas intenciones que debemos suponer en los hombres de Gobierno, bien pudiera suceder que, en el entretanto, se estuviera

forjando un caos económico de grandes proporciones.

Sabemos como los hombres de trabajo golpean inútilmente las puertas de las instituciones bancarias en demanda de recursos para la marcha de sus respectivas actividades; sabemos que el ritmo del trabajo en las faenas industriales y agrícolas ha sufrido un descenso lógico. Pero nada sabemos de organismos que tengan la misión de aplicar un conjunto de normas sobre el "control" cuantitativo y cualitativo del crédito; cuáles son los antecedentes que se han tenido en consideración para aplicar tales normas, y si se puede tener la certeza de que esta política de créditos no esté produciendo, como sería explicable, una merma en la producción y, consecuentemente, una cesantía que siempre es amenaza para la paz social.

Nos preguntamos: ¿estas inquietudes no alarman a los hombres de Gobierno? Y el propio Gobierno ¿ha restringido por su parte la sollicitación de sus créditos, para atender a sus gastos cada día más cuantiosos?

La política de sacrificios compartidos, pregonada por el Ejecutivo, ¿ha encontrado, aunque sea en créditos, alguna expresión?

La carrera de los precios.

El señor Ibáñez no puede ignorar un hecho fundamental.

La congelación de sueldos restó, a los 140.000 empleados particulares, un total de 75 mil millones de pesos para este año de 1956. En cambio, la merma sufrida en sus sueldos por los 200 mil empleados públicos, semifiscales y de organismos autónomos, por la misma ley congelatoria, ha sido de unos 7 mil millones para este año.

Es decir, el peso inmenso de la congelación de sueldos lo están soportando principalmente los empleados particulares.

Estos han tenido que disminuir su nivel de vida hasta límites que, en la hora actual, llegan a la desesperación.

Por su parte, el Gobierno no ha hecho mayor esfuerzo para restringir los gastos públicos. Se sigue derrochando el dinero. Sus Ministros hablan de proyectos faraónicos: nuevas estaciones ferroviarias, grandes aeródromos, nuevas Embajadas. Por otra parte, tenemos el turismo oficial en pleno auge, viajes presidenciales al interior y al exterior; toda una vida de boato, como si viviéramos una etapa floreciente en la existencia de la República.

¿Cómo extrañarnos, entonces, de la loca carrera de precios de los artículos más esenciales?

Veamos algunos.

El año pasado, un kilo de fréjoles costaba 132 pesos; ahora importa 190 pesos.

Una barra de jabón de lavar, tipo "Gringo", costaba, en el mismo año, 28 y 30 pesos; ahora, la misma barra cuesta 50 y 52 pesos.

Un kilo de papas costaba 18 y 20 pesos; ahora importa 27 y 29 pesos.

Un huevo costaba 16 y 20 pesos; ahora importa 23 y 26 pesos.

¿Y qué decir de la ropa en general, de los zapatos, de las camisas...?

No se equivoque el Presidente de la República, ni se equivoquen sus Ministros: nuestro pueblo, nuestras clases modestas se mantienen de milagro, echando mano de sus últimas reservas económicas, de sus escasos bienes, de los posibles préstamos que puedan aún obtener.

Pero esto no puede ser eterno.

Seguramente, marcharemos hacia días aún más difíciles si el Gobierno no encara alguna vez su obligación imprescindible de implantar una política de severa austeridad.

Menos viajes presidenciales, menos automóviles presidenciales, menos ostentación gubernativa, menos gastos fiscales es cuanto el País reclama imperiosamente.

El Jefe del Estado confiesa en su Mensaje que "fatalmente tienen que producirse" nuevas alzas en los artículos de primera necesidad.

¡Qué fácil, señor Presidente, es aceptar esta palabra "fatalmente" cuando no se sufre el rigor de las necesidades!

¡Y qué cruel suena para quienes quedan notificados de que el porvenir les trae días de hambre, de frío y de miserias!

Y, como único remedio, el señor Ibáñez promete al País que para corregir estas alzas... ¡aumentará la asignación familiar!

¿Acaso no se sabe que son los menos los que reciben asignación familiar, y los más los que carecen de ella? ¿Y estos más, cómo van a afrontar las nuevas alzas? Por lo demás, el aumento de la asignación familiar de un mes lo absorbe el alza de los artículos de un día.

¡Sabia doctrina económica!

Sería cruel, señor Presidente, que recordase en esta oportunidad los términos en que el Presidente de la República se refirió, en sus Mensajes anteriores, al sistema de bonificaciones aplicado por el Presidente, Excelentísimo señor Gabriel González Videla.

Pues bien, esto, que para el actual Mandatario constituía una falsedad, un engaño, ahora es la panacea que ofrece para disimular el alza cada vez más impresionante del costo de la vida

Una investigación indispensable.

Deseo expresar algunas palabras más, con relación a los servicios del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Los señores Senadores no olvidan que una de las útiles reformas hechas en la organización administrativa del País por el Presidente González Videla y por su Ministro de Hacienda don Jorge Alessandri, fué la que dió estructura a la Oficina del Presupuesto del Ministerio de Hacienda.

Hasta antes de 1949, los contadores de los diferentes Ministerios, servicios públicos y de la propia Presidencia de la República, eran funcionarios de cada Ministerio o servicio. El señor Alessandri, con

muy buen juicio, centralizó estas funciones en una oficina, y cada contador de un servicio era funcionario dependiente de la Oficina del Presupuesto. Así, ese funcionario tenía total independencia para actuar.

Ahora bien, este sistema tan indispensable para el mejor "control" de los gastos públicos, ha comenzado a ser destruído en el Ministerio de Relaciones Exteriores. El contador de esa Secretaría de Estado, que depende de la Oficina del Presupuesto, ha sido "agraciado" con la designación de Delegado de Chile en las Naciones Unidas y miembro, allá, de la Comisión de Presupuestos de la NU.

¿Qué independencia podrá tener dicho funcionario, en lo futuro, para impedir gastos ilegales?

Y este hecho, según denuncia que he recibido de persona fidedigna y que conviene investigar, se ha producido.

Recuerdo que en 1954 desempeñaba la Cartera de Relaciones Exteriores el señor Aldunate León, quien dispuso que en el ítem "Gastos de Representación" se hicieran economías, las que alcanzaron a 50 mil dólares, con el propósito muy plausible de ayudar a que viajaran al exterior altos exponentes de la cultura nacional, como el Teatro Experimental, el Ballet, etc.

Ahora bien, ausente el señor Aldunate de dicha Cartera, se me informa que aquellos recursos se habrían invertido en atender finalidades extrañas a aquel servicio público.

Los datos que obran en mi poder son de tanta gravedad, comprometen en tal forma nuestras prácticas administrativas, que prefiero darlos al propio Gobierno, si éste lo desea.

Sin embargo, deseo pedir al señor Presidente que, en nombre del Senador que habla, se dirija oficio al señor Contralor General de la República para que éste disponga una seria investigación que arroje luz en lo relativo a la inversión de los 50 mil dólares a que me vengo refiriendo.

El señor FIGUEROA (Presidente).—

Se enviará el oficio, en nombre de Su Señoría.

El señor CORREA.— Muchas gracias, señor Presidente.

Reconocimiento de una obra

En la parte del Mensaje en que se alude a política económica, se hace una detenida referencia a las grandes obras públicas inauguradas por el Gobierno.

Así, se menciona la Central Hidroeléctrica de los Cipreses, la Refinería de Petróleo de Concón, la Planta Azucarera de Los Angeles y otras.

Nada se dice en cuanto a que éstas fueron proyectadas e iniciadas por la última Administración radical.

El pueblo, justo y generoso, se encargó de clavar en esas obras su verdad.

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

Desearía que, ya que hay número en la Sala, se diera cuenta de una indicación que se ha formulado.

El señor FIGUEROA (Presidente).— Se dará cuenta de algunas indicaciones que han llegado a la Mesa.

REAJUSTE DE MONTEPIOS DE PROCURADORES DEL NUMERO

El señor SECRETARIO.— El Honorable señor Rivera ha formulado indicación para agregar a la Cuenta de esta sesión y tramitar a la Comisión que corresponda, la moción presentada por Su Señoría sobre reajuste de los montepíos de los Procuradores del Número.

El señor FIGUEROA (Presidente).— Si no hay oposición, daré por aprobada la indicación y se enviará la moción en que ella incide a la Comisión de Trabajo y Previsión Social.

Acordado.

PUBLICACION DE DISCURSO

El señor SECRETARIO.— Los Honorables señores Rettig y Aguirre Doolan formulan indicación para publicar "in exten-

so" el discurso que está pronunciando el Honorable señor Correa.

—*Se aprueba la indicación.*

INTEGRACION DE LA COMISION DE TRABAJO Y PREVISION SOCIAL

El señor SECRETARIO.— El Honorable señor Marín renuncia como miembro de la Comisión de Trabajo y Previsión Social. La Mesa propone, en su reemplazo, al Honorable señor Rivera.

—*Así se acuerda.*

MENSAJE PRESIDENCIAL DEL 21 DE MAYO 1956

El señor FIGUEROA (Presidente).— Puede continuar el Honorable señor Correa.

El señor CORREA.— Prosigo, señor Presidente.

Más de 14 mil millones de déficit anuales.

No podemos desentendernos de una inexactitud anotada en el Mensaje que comento. Dice, en efecto, que "el déficit presupuestario acumulado al 31 de diciembre último, suma 46.186 millones de pesos y proviene de los ejercicios presupuestarios comprendidos entre los años 1950 y 1955".

Esta cita es absolutamente falsa.

Sabe el Senado que, con fecha 27 de diciembre de 1952, fué promulgada la ley 11.137, que nos fué solicitada por el entonces Ministro de Hacienda señor Rossetti para saldar el déficit de arrastre al 31 de diciembre de 1952.

Es decir, el actual Gobierno inició sus tareas administrativas sin déficit de arrastre alguno.

En consecuencia, este déficit de 46.186 millones de pesos es única y exclusivamente de cargo del actual Gobierno.

¡Y así se hablaba de austeridad y de continencia en los gastos públicos!

Conviene, al efecto, no olvidar que el Gobierno, con periodicidad lamentable, acude al Parlamento en demanda de nue-

vas leyes de tributos, de las cuales ahora no escapan ni siquiera las deudas.

¿Dónde están las economías que se iban a hacer?

¡Sólo en proyectos! Menos que eso: ¡en simples palabras!

Nada constructivo

Mientras tanto, el País advierte que nada se construye para bien de todos, para obras de capitalización nacional, para satisfacer las más urgentes necesidades públicas.

Veamos algunas cifras.

En relación con la Educación Pública, se dice ostentosamente que hay 5.163 escuelas públicas. Pues bien, son solamente 487 escuelas más que las que había en 1952, según la Memoria de la Dirección de Educación Primaria de ese último año.

¿Cuántos kilómetros de caminos se han construido en 1955? ¿Cuántos se han reparado? ¿Cuántos canales se han abierto? ¿Cuántos puentes se han levantado? ¿Cuántos edificios públicos se han construido?

¿Quién sabe!

El Mensaje no contiene ninguna cifra, ningún dato, ningún antecedente.

Mas el País sabe que la cosecha del Gobierno, en esta materia, es de una pobreza, de una parvedad que asombra y alarma.

Glorias baratas

Más adelante, el Mensaje se refiere a la previsión social y a las conquistas (?) que el actual Gobierno le ha dado al pueblo.

Dice a este respecto: "A través del Servicio de Seguro Social, el Estado lleva a la práctica su política de proteger y defender los derechos de los trabajadores, como lo demuestran las cifras de los beneficios que se otorgaron en 1955, comparados con las existentes al comenzar mi Gobierno".

"Hay ahora —prosigue— 50 mil pensiones de vejez, contra apenas 141 que se pagaban en 1952. Se pagan más de 13 mil pensiones de invalidez total o parcial, frente a 10 mil de 1952. Se han concedido 3.600 pensiones de viudez; ninguna en 1952. Hay 10 mil beneficiarios de pensiones de orfandad y no existía ninguna en 1952".

¿Cómo iba a haber, señor Presidente, esos beneficios en 1952, si la ley que modificó la ley orgánica de la Caja de Seguro Obligatorio para convertirla en el actual Servicio de Seguro Social, se promulgó precisamente a mediados de 1952!

Basta leer la página 53 del Mensaje de la última Administración radical, en el año de 1952, para advertir que el Presidente González Videla pide al Congreso que acepte las observaciones que había formulado al proyecto de modificación ya mencionado.

¿Qué peligroso resulta vestirse de glorias baratas acudiendo a las fuentes siempre febles de la inexactitud!

Las tareas de la Oposición

Señor Presidente, me sería fácil demostrar otros errores y vacíos del Mensaje que comento.

Así, cuando se destaca el éxito del Gobierno en el empeño de bajar el dólar libre a 493 pesos, desde 830 del año pasado, se olvida decir que en 1952, cuando inició su gestión el actual Gobierno, ese mismo signo monetario tenía un valor ligeramente superior a 100 pesos.

Olvida decir que la implantación del plan antinflacionista del Gobierno del Excmo. señor González Videla, en 1950, se enfrentó a obstáculos insuperables. Entre ellos estaba, por cierto, la oposición tenaz e irreductible que, en el País entero, desencadenó el entonces Senador señor Ibáñez.

He debido examinar, en anteriores oportunidades, los deberes que cumple la Opo-

sición y la forma como ella se realiza frente al Gobierno que nos rige.

Podría citar de nuevo las palabras del entonces Senador de Oposición y cotejarlas con sus actuaciones de gobernante.

Pero ello sería cruel. Pienso sí, que el señor Ibáñez no tiene derecho a decir que los partidos y los hombres de Oposición no dejamos esfuerzos por "empujar al país por un sendero que lo conduce directamente a un aniquilador abismo". Tales son sus palabras.

Hace muy pocos días, un Diputado radical, el Honorable señor Enríquez, salvó con su voto, en la Comisión de Hacienda de la Cámara, el proyecto del Gobierno sobre nuevos tributos para financiar el presupuesto para el presente año.

Esta conducta —para citar un caso—, ¿es empujar al País hacia el abismo?

¿Es esto pretender el desquiciamiento total de Chile?

¿Es esto ser insensible a las conveniencias nacionales?

¿Es esto practicar una oposición pertinaz y odiosa?

¡No, señor Presidente! La oposición que practicamos es patriótica, es constructiva, es valerosa, es honesta. Jamás recurrimos a la falsedad en nuestros dichos. Jamás nos guía el propósito culpable de desorientar a la opinión pública.

Estamos en la Oposición porque así lo quiso la voluntad del pueblo. Nunca por un espíritu de "revancha", que nos mortificaría en nuestra dignidad.

Terminó su Mensaje el Jefe del Estado con una invocación sentimental. Soy —dijo— un hombre sin futuro a quien no frecuentan las ambiciones.

Debió el Congreso Pleno, que oyó este arranque emocional del Jefe del Estado, pensar en aquellos hombres que llegan a una edad en que todos los sueños son inútiles, todas las ambiciones una necedad vacía, todos los apetitos un desequilibrio mental. Debió pensar en que esos hombres son respetables si sus actos están constreñidos por el ritmo acompasado de esa

edad propecta, que los hace mirar hacia la orilla lejana de donde no se regresa jamás.

Los hombres pasamos; pasan también las instituciones humanas, porque no son perdurables; el monumento de granito se derrumba al golpe lento, pero implacable, del tiempo.

Mas hay algo que no pasa. Algo que es eterno como el soplo que alienta la vida de la humanidad. Y eso, Honorable Senado, es el alma elevada que dignifica un pueblo, su cultura que lo distingue, su amor a la verdad que sublima sus más crueles sacrificios.

Por esos valores eternos e inmarcesibles, luchamos los hombres de estos bancos, ahora y siempre.

He dicho.

El señor FIGUEROA (Presidente).— Tiene la palabra el Honorable señor González Madariaga.

CONCURRENCIA DEL SENADOR SEÑOR GONZÁLEZ MADARIAGA A INAUGURACION DE AERODROMO DE MAGALLANES

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— Señor Presidente:

Los comentarios de cierta prensa y de algunas audiciones "radicales" formulados con motivo de haber aceptado la invitación que me formuló el Jefe del Estado para asistir a la inauguración del aeródromo de Chabunco, me obligan a demandar la atención de esta Alta corporación. Lo hago, también, con el propósito de ilustrar en este asunto a la opinión pública, desde esta tribuna que la ciudadanía me ha otorgado.

Se ha criticado, por algunos sectores, mi presencia en la comitiva presidencial, que ocupó un avión del servicio LAN, sin reparar en que corresponde a una invitación expresa del señor Presidente de la República, que se trata de la inauguración de una obra que se levanta en la circunscripción que represento y en cuyo origen participé, la cual reviste carácter nacional. Al

ponerse en duda mi actuación, sólo se ha pensado en que formo parte de la Oposición al actual Gobierno, en cuya función fiscalizadora me he caracterizado, y porque creen aquellos que me critican que tal condición me obliga al abandono del interés público para dar carácter personal a mi gestión.

Me bastaría sólo el enunciado anterior para demostrar la falta de fundamento de esta murmuración, que ensombrece el desenvolvimiento de la democracia chilena, lo que me dispensaría de preocupación en el asunto. Pero la tenacidad con que se ha obrado por algunos, y la acrimonia puesta en el comentario por el diario "El Debate", por ejemplo, hacen que me detenga a recoger este ataque para analizarlo con el espíritu público que he procurado poner en mis actos.

Recibí la invitación para asistir a la inauguración del aeródromo de Punta Arenas en compañía de mi esposa. Decliné el alcance social de la invitación; acepté concurrir solo y lo hice al acto oficial del aeródromo y a la sesión que siguió en la Municipalidad; me excusé de asistir a las manifestaciones privadas de la comitiva, las que consideré ajenas a mi posición.

Debo acentuar que no existe disposición estatutaria alguna que me impida proceder como lo he hecho. Que estimé y continúo considerando que mi presencia en un acto público no podía comprometer en modo alguno mi conducta posterior y que mi respeto por el símbolo de la autoridad—quienquiera que sea el ciudadano que desempeña la Primera Magistratura de la Nación— me impelía a evitar aparecer engreído o infatuado en la posición política que detento.

Pienso, además, que cuando en una democracia se interrumpe la convivencia social, es decir, se impide el contacto entre gobernante y gobernados, se facilita el camino a la violencia. Numerosos son los ejemplos de los pueblos que han caído en la acción revolucionaria cuando falta este entendimiento, porque la acción oposito-

ra tiene por finalidad proyectar luz en los negocios del Estado para rectificar con su fiscalización los errores que puedan cometerse, todo esto en bien de la República. La acción opositora que se aparte de esta finalidad y que, en cambio, sustituye la crítica constructiva por el gesto demoledor, podrá ser todo lo que se quiera, pero nunca obrará en bien de la patria, aspiración suprema y único ideal en la vida de los pueblos organizados.

De dura puede ser tachada mi perseverante acción fiscalizadora, pero a lo largo de toda ella no hay intento mezquino ni propósito que no esté encaminado al servicio de la chilenidad. Gobierno y Oposición forman parte de un todo armónico, que se traduce en el interés nacional. Cualquiera gestión que se aleje de la órbita que corresponde a cada uno de estos sectores herirá fatalmente los intereses de la República. De allí que Gobierno y Oposición son necesarios al bienestar de la comunidad. Pecaría, tal vez, de redundancia si trajera el recuerdo de la mejor democracia del mundo, como es la inglesa, donde el presupuesto nacional establece asignaciones especiales para el pago de la Oposición, llamada en Inglaterra Oposición de Su Magestad. Al inglés de la calle, que constituye la inmensa mayoría independiente, que decide el acceso al Poder de los partidos, no lo satisface en particular el triunfo de los postulados conservadores o de las doctrinas laboristas. Lo que al ciudadano que forma la opinión pública inglesa le interesa es el choque de estas dos corrientes filosóficas, porque supone que en la resultante de este libre juego político se encuentra el interés de la Gran Bretaña, que es para él lo inmutable.

En nuestras actividades ordinarias, hay un pequeño sector de diaristas e informadores "radiales" que, sin responsabilidad tras de ellos, pretenden erigirse en mentores de los hombres públicos y, sin otro interés inmediato que el de la satisfacción de sus afectos y pasiones, azuzan para

que éstos actúen conforme a sus deseos. A lo largo de la crítica de que he sido objeto, se han dicho cosas inexactas, se han supuesto reuniones a las que no he asistido y hasta se ha faltado al "fair play" para admitir hidalgamente las rectificaciones que el respeto a la verdad aconsejaba aclarar.

El señor FIGUEROA (Presidente).— ¿Me permite, Honorable Senador?

Solicito el acuerdo de la Sala para prorrogar la hora hasta que hagan uso de la palabra los señores Senadores que están inscritos.

Acordado.

Puede continuar Su Señoría.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—

Me parece que fué Unamuno, el ilustre escritor bilbaíno, que se reputaba a sí mismo "especie única" porque aspiraba al sentir a conciencia plena, quien discurrió acerca del modo de actuar de las razas sajonas e indoamericanas, que más tarde glosó en un notable trabajo el periodista Carlos Dávila, el que, en la parte que me interesa, intituló "Masacre y Glorificación de Padres de la Patria".

Ocurre que a mediados del siglo XVII no había en los territorios que hoy constituyen los Estados Unidos de Norteamérica y el Canadá más de 50 mil almas, productos de las corrientes inmigratorias de cuáqueros, protestantes y católicos, que a esas regiones habían llegado a instalarse; mientras en América Hispana se contaban sobre 15 millones de habitantes, diez universidades, a lo menos, y una docena de ciudades con población superior a la población total de las colonias británicas. Se daba el caso de ciudades, en las colonias hispanoamericanas, que tenían más habitantes que algunas de las más importantes de la propia metrópoli, lo que significa que en organización política y administrativa, en regímenes institucionales, en educación, en comunicaciones, en producción y comercio, en arte y literatura y hasta en libros y periódicos, estuvimos muy adelante de la América anglosajona, situación que perdura hasta mediados del siglo

pasado, en que vienen a igualarse en población los territorios de los Estados Unidos y Canadá con los de América Hispana.

Pero a pesar de esta civilización bullente en la América española, ningún conductor de aquellos que dieron vida a nuestras nacionalidades disfrutó de la confianza de sus contemporáneos. Uno a uno fueron derribados por la tormenta de las pasiones, por la crítica emponzoñada y por el odio implacable que anidó aun en los propios personajes que resultaban favorecidos con el cambio de situación.

Simón Bolívar, que soñó con la Gran Colombia capaz de competir en poderío con los Estados Unidos del Norte, que afirmó que la libertad del Nuevo Mundo era la esperanza del Universo y que, al decir de Germán Arciniegas, "en cada provincia donde ganó una victoria por la libertad prende el chispero de la anarquía", al morir, en Santa Marta, carecía de camisa que ponerse, menester en que fué socorrido por un español, uno de los mismos a los que tanto había combatido. San Martín muere en Boulogne-sur-mer, desterrado para no ver tan de cerca la ingratitud de su país. O'Higgins, arrancado del Poder, termina sus días proscrito en el Perú; Rivadavia y Belgrano, exilados; Monteagudo, asesinado en Lima; Sucre, designado Presidente vitalicio del Alto Perú, es herido en un motín militar en Chuquisaca y, más tarde, ultimado en Colombia, cuando se encamina a ocupar la Presidencia del Ecuador. Sería innecesario mencionar el martirologio de otros libertadores chilenos.

Mientras tanto, ¡qué distinto es el tratamiento que recibieron los padres de la patria fundada sobre la base de las colonias británicas! Washigton hubo de rechazar el ruego de sus conciudadanos para que aceptara continuar por un tercer período en el mando de la República. Tanto Washington como Jefferson, Franklin, Adams y otros recibieron en vida el reconocimiento de la gratitud de sus compatriotas. No hace mucho tiempo, en 1925,

por resolución del Congreso, se autorizó la erección del monumento más imponente que haya sido ejecutado por la mano del hombre, como fué el acto de grabar en las rocas del monte Rushmore las figuras de Washington, Jefferson, Lincoln y Teodoro Roosevelt, considerados cada uno, en su respectiva etapa, ciudadanos insignes que contribuyeron a cimentar la democracia norteamericana y el desenvolvimiento de la Nación. Cada busto tallado en la roca mide una altura de 50 metros.

Washington murió compenetrado de que había laborado en granito. Después, las generaciones que le siguen continúan llegando en peregrinación hasta su tumba en Mont Vernon, en busca de inspiración para reafianzar su obra. Por duro contraste, Simón Bolívar, el Libertador, asistido por el desaliento, declaró, al tiempo de morir, que había arado en el mar.

La gratitud de los Estados Conferados de Norteamérica recoge de Abraham Lincoln, 16º Presidente de los EE. UU., una de las frases más humanas que insertó en el discurso con que tomó posesión por segunda vez de la presidencia: "Sin rencor para nadie, con piedad para todos, firmes en lo justo, según Dios nos lo dé a entender, esforcémonos en dar cima a la obra emprendida, en restañar las heridas de la Nación, en cuidar del que peleó en el campo de batalla, así como de la viuda y el huérfano; hagamos cuanto sea necesario para establecer y fomentar una paz justa y duradera entre nosotros y con las naciones todas del mundo".

¡Humildad y grandeza! He ahí la lección suprema, propia de los grandes conductores. En la medida de las fuerzas debe ella ser recogida por los hombres con responsabilidad pública, donde quiera que se hallen.

Creo que no podrá negarse que la personalidad de don Bernardo O'Higgins resiste un análisis comparativo con el gran Washington. Lo que resulta de desfavor para O'Higgins es el escenario en que le

cupó actuar. El conocimiento de la historia enseña que mientras en las posesiones anglosajonas todo es paz, conformidad y trabajo, en las colonias hispano-americanas se vive en turbulencia e intrigas. Los años de juventud de O'Higgins revelan un cariño entrañable por su madre, doña Isabel, hasta el punto de que se impone sacrificios incompatibles para su edad. Dueño por herencia de la riquísima hacienda Las Canteras, sacrifica sus cuantiosos bienes por la independencia de su patria. Son impresionantes las cartas que escribe a Mackenna solicitándole instrucción militar. Más tarde declara que a dos hombres debe gratitud: a Miranda, el venezolano, por su inspiración filosófica, y a Mackenna, por su enseñanza militar. Durante las luchas de la Independencia, sus manifestaciones de valor son causa de asombro aun para sus adversarios. Ante el peligro de una guerra civil que amenazaba con teñir con sangre de hermanos el suelo de Chile, acude a casa de Carrera para ponerse a sus órdenes. Su conducta en el sitio de Rancagua alcanza contornos épicos. Como gobernante procura la igualdad ciudadana. Destruye los mayorazgos, anula los títulos de nobleza, todo lo cual debía acarrearle odiosas resistencias. La abdicación del Mando Supremo constituye una lección cívica que, posteriormente, en hora aciaga para la República, no fué recogida, lo que habría evitado pérdida de millares de vidas y cruentos sacrificios económicos. Con todo este haber de servicios públicos, murió en el ostracismo, lejos de la tierra que lo vió nacer, a la que tanto amó y la que tanto le debía. ¿Acaso todo este proceso, que oculta hondas raíces psicológicas, no es la consecuencia de actitudes ofuscadas que privan a los adversarios políticos del entendimiento que reclaman los intereses superiores de la Patria?

Daniel Cosío Villegas, en la revista Cuadernos Americanos de Méjico, escribía hace poco más de un quinquenio:

“Todo hombre y toda mujer bien nacidos han de sentir una congoja física al contemplar el panorama político actual de la América Latina: de los veinte países que la forma, siete (Nicaragua, Venezuela, Brasil, Argentina, Perú, Colombia y la República Dominicana) viven bajo un régimen tiránico indudable; nueve (El Salvador, Honduras, Costa Rica, Panamá, el Paraguay, Bolivia, Chile, el Ecuador y Haití) viven en una situación política tan precaria, que cualquier hecho grave, una elección presidencial o una crisis económica, por ejemplo, puede precipitarlos a la tiranía sin embozo; y nadie metería la mano en el fuego para probar que los cuatro restantes (México, Guatemala, Cuba y Uruguay) son inmunes a la tiranía, y ni siquiera que en los últimos años hayan hecho progresos políticos alentadores.

Es impresionante el hecho de que sean dieciséis los países que viven en la tiranía y los que pueden caer en ella; lo es más su magnitud o importancia relativa, pues en materia política, como en tantas otras el hombre se inclina más a imitar lo malo cuando es grande que lo bueno si es pequeño. De los tres países mayores de la América Hispánica, el Brasil y la Argentina viven hoy tiránicamente, y sólo México goza de libertad. De los cinco países medios, Venezuela, el Perú y Colombia han caído en la dictadura, Chile puede caer en ella y apenas Cuba vive en una democracia que dista mucho de ser ideal”.

A la hora en que hablo, en la mayor parte de los países de esta América, esperanza del Universo, según el sueño de Bolívar, no existe la libertad. Los ciudadanos que no comulgan con el régimen imperante son perseguidos, obligados a exilarse y aun perseguidos en el mismo exilio, mediante el empleo de soplones y agentes pagados con dineros nacionales para este repugnante oficio. Muchas de las leyes atentatorias contra la

personalidad del ser humano son consecuencia de este odio político regresivo.

El dictador argentino Juan D. Perón encontró muy natural, durante su régimen de gobierno, restaurar la figura política del dictador Juan Manuel de Rosas, para cuyo objeto creó un instituto especial y adoptó, además, muchísimos de sus procedimientos. Rosas, por ejemplo, reprimía despiadadamente toda crítica a su régimen, para cuyo objeto tenía “organizado el control de la prensa y una red perfeccionada de delatores y espías profesionales que le tenían al corriente de las ideas, los hechos y los gestos de aquellos que él consideraba sospechosos”. Las sociedades terroristas conocidas con el apodo de “mazorcas” (más horcas), eran, por adelantado, tropas de asalto “nazis”. Naturalmente, Perón obró con más sutileza, porque mientras Rosas hacía asesinar a sus enemigos, Perón los arruinaba, lo que hacía metódicamente, como dice un escritor, “observando meticulosamente la ley al pie de la letra”, ley que aprobara un Congreso creado a propósito.

Es digno de destacar que los dictadores y tiranuelos de la América Hispana son productos de la razón oscurecida. Asimismo, conviene dejar constancia de que la mayor parte de ellos tratan de escudarse ante la historia a mampuesto de divisas que ocultan sus intenciones. De esta manera se hacen llamar “El Fundador”, “El Regenerador”, “El Defensor”, “El Rehabilitador”, “El Salvador”, Juan Vicente Gómez: “El Salvador del Salvador”, “El Federalista”, “El Supremo”, “El Benefactor” y, cerca de nosotros, “El Justicialista”. No faltan quienes se empeñan en instaurar un régimen teocrático y consagran su país al Sagrado Corazón, como García Moreno, de Ecuador. La verdad es que el analfabetismo y el rencor ponen la escalera por donde ascienden al Poder.

Todo este proceso revela que el desenvolvimiento de la democracia requiere más cultura que lo que el común de la gente se imagina, porque la obcecación condu-

ce al odio político y éste a la quiebra de los regímenes institucionales. No pierde por ello oportunidad ni elocuencia la frase que pronunció Benjamín Franklin, en su discurso ante la Convención Constitucional, al terminar ésta sus deliberaciones, el 17 de septiembre de 1787: "Mucho de la fuerza y eficiencia de un gobierno para procurar y asegurar la felicidad de un pueblo depende de la opinión, de la opinión general formada acerca de la bondad de ese gobierno, tanto como de la sabiduría y la integridad de sus gobernantes".

Es necesario ahora que me refiera a mi discutido viaje a Magallanes, que también deja en mi espíritu observaciones que puede ser provechoso recoger.

Ya he dicho que asistí únicamente a los actos públicos: la inauguración del aeródromo y la sesión extraordinaria de la Municipalidad.

El aeródromo de Chabunco es el producto de la ley N° 10.006, dictada en octubre de 1951. Se dispusieron en ella diversos recursos para asegurar la construcción de aeródromos en Victoria, Balmaceda y Punta Arenas y habilitación de otros en Puerto Natales y Porvenir, obras todas de extraordinaria importancia. Fueron Diputados informantes del proyecto en la Cámara de Diputados, los Honorables señores Efraín Ojeda y Alfonso Campos Menéndez. Tercieron en el debate los Honorables señores Merino, Ministro de Obras Públicas, Pizarro, Urrejola, Acharán Arce y el Senador que habla, representante entonces por Chiloé y ex Consejero de la Línea Aérea Nacional, donde, durante mi corto paso por la directiva de ese servicio, había bregado por el desarrollo de la conexión aérea en las provincias australes. El que era entonces Diputado por Llanquihue, señor Campos Menéndez, que hacía valer a su caso el de hijo de Magallanes, siguió, posteriormente, empeñado en la cesión de una parte de los terrenos que hoy permiten la construcción de las losas pavimentadas en Chabunco. Recursos obtenidos por el actual Go-

bierno, a la par que el adelanto en la navegación aérea, han permitido ensanchar la obra; es probable que, por lo mucho que queda todavía por hacer, ella se termine en una Administración futura.

El aeródromo de Chabunco no significa sólo el acercamiento de Magallanes a Santiago, reducido a menos de cinco horas de vuelo, en condiciones de comodidad y seguridad inmejorables, sino que constituirá el centro de la defensa territorial de esas apartadas regiones y, en el campo internacional, aprovechando las rutas ahora posibles por sobre los polos de la tierra, la conexión de Australia con Santiago de Chile resultará más corta por la vía Punta Arenas que por la vía Rapanuí. Para nosotros tiene también la importancia de facilitar las exploraciones aéreas sobre la Antártida. El carácter trascendental de este aeródromo, en cuyos orígenes me había cabido la honra de cooperar, y que la Vicepresidencia Ejecutiva de la Línea Aérea Nacional continúa impulsando con tesón, me movió a asistir a la inauguración de este acto, y abrigó la certidumbre de que en ese cometido he obrado con patriotismo y con espíritu superior a las circunstancias del momento.

Pero el viaje en sí mismo, como antes lo he dicho, me merece observaciones que creo conveniente destacar, porque así como siento aflicción por los excesos a que suelen deslizarse algunos espíritus suspicaces, deploro tener que expresar que algunos personeros de Gobierno no se sitúan en ese plano generoso propio de las altas funciones y orientador de las grandes causas.

Desde luego, debo llamar la atención a ese prurito de querer destacar lo que se ha hecho por este Gobierno y lo que ha dejado de hacerse por los anteriores, como si los esfuerzos que favorecen a la chilenidad no constituyeran la suma de acciones de todos los hombres que han colaborado en favor de la República. El edificio social de la Patria tiene un paralelo innegable con una obra física cualquiera. Uno

abre los heridos, otro coloca los cimientos, el de más acá los sobrecimientos, el que sigue levanta los muros y, en esta acción sucesiva, se trabaja en dar cima a una obra que, por el adelanto de las ciencias y las aspiraciones siempre insatisfechas de los pueblos, camino de superación, no se termina jamás. Detenerse, pues, a considerar que yo hice esto y que tú no hiciste lo otro, no sólo resulta bizantino, en cuanto dice de inutilidad, sino que tiende a dividir a la familia chilena, error imperdonable en los gobernantes. Los discursos de algunos Ministros —unos oí y otros recogí por los diarios— se empeñaron majaderamente en rendir culto a la personalidad de S. E. el Presidente, propósito que hasta en la propia Rusia Soviética está siendo execrado, después del endiosamiento de Stalin. Tal fué por ejemplo, el discurso pronunciado en la Municipalidad por el Ministro de Justicia, que ni al propio Primer Mandatario dejó satisfecho, pues éste se levantó a reiterar los agradecimientos por un homenaje que ya su Secretario de Estado había hecho.

El señor Ministro de Hacienda expresó, por su parte, que los trabajadores habían recibido del actual Gobierno “beneficios que pidieron por años de años y que nunca les habían sido otorgados: la asignación familiar obrera” y que “la mano ruda y enérgica de un general de la República había obligado a los malos patrones del campo, a dar lo necesario para que el hombre viviera y comiera como corresponde a un ser humano”.

El señor Ministro no puede ignorar que después de la revolución del 91 comienza a abrirse paso la idea intervencionista del Estado, en reemplazo del principio liberal de autonomía absoluta, que regía las relaciones del trabajo y del capital, con anterioridad a aquella época. No debe desconocer los movimientos sociales iniciados a comienzos de este siglo, que dan por resultado las leyes sobre habitaciones para obreros, descanso dominical, sobre sillas

para establecimientos de comercio, sobre accidentes del trabajo y seguro de invalidez, salas cunas, etc. Que la primera manifestación interesante para codificar esta legislación social se abre paso el año 1921, y que luego tiene por resultado la dictación de leyes sobre contrato de trabajo, tribunales de conciliación y arbitraje, organización sindical, todo lo cual recoge expresión en el Código del Trabajo, dictado en 1931.

El adelanto de nuestra legislación social había llamado la atención fuera de las fronteras. En circunstancias en que el Presidente Ríos visitaba los EE. UU., en octubre de 1945, el representante de la Federación Americana del Trabajo, señor Boris Shishkin, en un banquete que le ofreció, tuvo las siguientes expresiones, que acojo en cuanto constituyen un reconocimiento a la legislación social del País: “La clase obrera de los Estados Unidos se siente orgullosa por el hecho de que el Presidente de la República hermana se encuentra acorde en los esfuerzos de las masas trabajadores de Chile para mejorar y resguardar sus condiciones económicas y porque ha apoyado las aspiraciones de los hombres de trabajo de su tierra. La clase obrera de los EE. UU. conoce bien y no olvida la comprensión de los problemas obreros y la simpatía por las aspiraciones obreras que ha demostrado el Presidente Ríos”.

Después del 45, son notables los adelantos en materia de seguridad social, en favor de los distintos sectores asalariados, obreros y empleados. Largo sería comentar las leyes dictadas sobre este particular.

Es efectivo que el actual Gobierno ha legislado sobre la asignación familiar obrera, pero —no se olvide— como una consecuencia de la conquista social que las clases trabajadoras van lentamente imponiendo. Que también es efectivo que el número de cargas autorizadas, después de cerca de tres años de dictado el D. F. L. 245, está distante de satisfacer

el número total de asegurados y que la experiencia irá aconsejando en el futuro nuevas reformas a esta legislación. De allí que un lenguaje como el empleado por el señor Ministro, en el sentido de que el actual régimen había otorgado beneficios que se reclamaban por años de años, sin que nunca fueran satisfechos, no es propio de un Secretario de Estado, porque es censurable en una autoridad de su rango hacer demagogia.

Aludió también el señor Ministro de Hacienda al proceso escolar, declarando que se sembraba de escuelas de Arica a Magallanes. Sin dejar de reconocer que la ley 11.766 constituye un aporte importante al proceso escolar y que en su tramitación colaboró el señor Ministro de Hacienda mientras servía la Cartera de Educación, es el caso que actualmente 500 mil niños chilenos, cerca del 40% de la población escolar, no reciben instrucción por falta de locales adecuados y por carencia de maestros, después de 35 años de dictada la ley de Instrucción Primaria Obligatoria. Debé, además, agregarse que la Sociedad Constructora de Establecimientos Educativos no ha recibido con regularidad los fondos que la ley le consagra, de tal manera que las construcciones que ha ejecutado en los años 1955 y 1954 son inferiores a las de 1953, valoradas en superficie edificada.

En la circunscripción que represento, como también en el resto del País, los locales que faltan son incontables, pero por la urgencia de los hechos no puedo dejar de citar el caso de Valdivia. La Escuela Normal funciona todavía en barracones húmedos y fríos. Las dos principales escuelas públicas de esta ciudad lo hacen en construcciones improvisadas, porque uno de los edificios fiscales fué destruído por un incendio y el otro se halla en estado de ruína. La escuela que funciona en el populoso barrio Miraflores carece de patio y de servicios higiénicos y los muros amenazan desplomarse. Todo esto, en una ciudad como Valdivia. Si el País se está sem-

brando de escuelas, como el señor Ministro lo declaró en Magallanes, ojalá recoja este dato que le proporcione.

En materia de edificación escolar y de creación de plazas de maestros, es posible que aún no se alcance a satisfacer el crecimiento vegetativo de la población.

Anoto lo anterior porque es deber de todo legislador concurrir a la solución del problema del analfabetismo; pero esta cooperación se hace desagradable cuando falta grandeza para enfocar los problemas nacionales.

Horacio Mann, uno de los ciudadanos a quienes los EE. UU. debe inmensa parte en la solución del problema educacional de aquel país, dijo que "En una República, la ignorancia es delito". La afirmación es exacta, y, tratándose siempre de procesos educativos, podría agregarse que, en una República, el oficio servil también es delito. En estos instantes, en las escuelas públicas de Punta Arenas se halla suspendido el almuerzo escolar por falta de combustible, lo que es gravísimo en una ciudad tan austral como Punta Arenas, ordinariamente con baja temperatura y en la que la declinación solar atrofia el desarrollo físico de los infantes.

Sin embargo, pecaría de injusticia si no reconociera el espíritu que anima al Primer Mandatario. De madrugada, reclamando la asistencia de autoridades a quienes se ve a veces en el caso de reprender, fué de un lado para otro, visitando los barrios pobres anegados y conociendo de cerca las necesidades del sector más desvalido de la fortuna. Llegó también a Porvenir, que económicamente se desmorona, y a la ciudad de Natales, la que puede salvarse mediante una subdivisión inteligente del suelo. Desgraciadamente, la buena voluntad personal se resiente de la asistencia que la solución de los problemas impone.

La ciudad de Punta Arenas, durante el mayor tiempo que el señor Presidente de la República permaneció en ella, se vió privada de fuerza eléctrica, con excep-

ción del pequeño sector central. Un problema doméstico de carbón, en circunstancias de que la zona está llena de cuencas carboníferas, interrumpió este abastecimiento. Dos o tres desbordes del Río Minas, ocurridos desde un año a esta parte, han enfangado la ciudad y anegado viviendas modestas. El abastecimiento de agua potable no se corrige, porque un proyecto de ley que espera la solicitud de urgencia del Ejecutivo no ha podido tramitarse en la legislatura extraordinaria. Se ha ofrecido, en cambio, la venta de las tierras fiscales, lo que encuentra aplausos solamente en el sector interesado, pero que va a traducirse mañana en obstáculos para el proceso de subdivisión que es de interés público, porque éste asegura el desarrollo de la vivienda en la estepa magallánica, que los medios científicos actuales permiten.

El régimen de venta que propicia el Ejecutivo de las tierras magallánicas, después que la ley 6.152 se dictó en dura lucha contra el latifundio, expone al propio Estado a desentenderse de la obligación que sobre él pesa de imponer a la tierra la función social que le corresponde. Lo que en el territorio se reclama con justicia es la estabilidad del arrendatario, estabilidad que en la última distribución de lotes se quebrantó mediante maniobras introducidas en la actual legislación.

En el proyecto de ley que ha sido enviado al Congreso, se otorga también preferencia a algunas personas favorecidas abusivamente con lotes de tierras el año 38, después que esta alta corporación rechazó un proyecto de favor que se tramitaba al margen de los tribunales de justicia. Si alguna preferencia cabe en proyectos de esta naturaleza, es la que debe otorgarse a los que han trabajado la tierra por un período completo de arrendamiento, han introducido mejoras en ella y han satisfecho las condiciones contractuales que el arrendamiento les impuso. A estos cesantes de la tierra, des-

alojados políticamente a pesar de su buena calificación, es a quienes puede otorgarse preferencia, porque por su experiencia ganadera sirven mejor que otros a la comunidad. En general, se trata de un negocio que la opinión pública debe seguir con atención, dada la magnitud de los intereses en juego y el alcance social que implica.

El señor Presidente de la República, en su improvisación en la Municipalidad de Magallanes, aludió, como en otras oportunidades lo ha hecho, a su descubrimiento de Aisen. Es un hecho que históricamente lo honra, pero el señor Presidente no fué enterado y, tal vez, no lo ha sido posteriormente, de que cuando subió un agrimensor del Ministerio de Tierras a fundar el pueblo de Alto Palena, en el año 1930, declaró en su informe que se imponía con sorpresa de que los terrenos que se loteaban y donde se radicaban colonos chilenos, aparecían en territorio argentino según la traza marcada en nuestras propias cartas geográficas. Ninguna autoridad de la época se preocupó de corregir el error, hasta que la actual Comisión de Límites, con olvido de sus deberes y sin que todavía haya una sanción que la alcance, ha pretendido legitimar esta entrega, que se salva por la intervención del Parlamento.

Es necesario reestructurar cuanto antes esta Comisión de Límites, porque hay materias urgentes por resolver que reclaman estudio acucioso. Allí está, por ejemplo, la demarcación de la línea fronteriza al norte del volcán Ollagüe, que comprende las fuentes de abastecimiento de agua potable de la ciudad de Antofagasta. Está, también, al lado del caso fronterizo de Alto Palena, lo que ocurre en el Lago O'Higgins, similar al de Palena. Como la Comisión de Límites fué, en su ocasión, desautorizada, inmediatamente debió haberse designado el nuevo personal encargado de atender tales funciones, a fin de que, con la oportunidad ade-

cuada, alcance a imponerse de los procesos en trámite que comprometen el interés nacional. Las reuniones con la Comisión de Límites de Bolivia deben comenzar el próximo mes de junio y las con Argentina deben reanudarse en el mes de septiembre.

La intención de dilatar las responsabilidades que afectan a algunas autoridades en el asunto de Palena, porque éstas pertenecen al orden militar y se desea también encontrar responsabilidades en el elemento civil, no es valedera para continuar desentendiéndose de un asunto que compromete la integridad territorial y el prestigio del País. Considero profundamente equivocada la política de introducir desigualdades entre un orden y el otro. Todavía más: si algo hay que afirmar en este particular, es que el elemento armado debe circunscribirse a las labores profesionales que su ministerio le señala, que ya es bastante para alcanzar el respeto ciudadano. Según nuestra Carta Fundamental, la fuerza pública es esencialmente obediente. No se llena, por consiguiente, un principio democrático cuando a sus miembros en servicio activo se los llama al desempeño de funciones políticas. La democracia de los Estados Unidos de América prohíbe que un elemento en actividad de las Fuerzas Armadas desempeñe una Secretaría de Estado, y aun una Subsecretaría, a menos que se trate de un oficial en retiro y con más de diez años de alejamiento de las filas.

Señor Presidente, si no amara la democracia con la intensidad con que la amo, si no estuviera dispuesto a soportar momentos desagradables antes que claudicar a mis principios y mis ideas, no habría hablado esta tarde sobre un aspecto que la ciudadanía sensata del País ha debido valorar en su justa medida. Dije en una ocasión, en este recinto, que esperaba que el destino me librara de "caer en mengua del prestigio que debe asistir en todo instante a esta Honorable Corporación,

donde tantos ciudadanos ilustres han pasado y continuarán pasando y dejando las luces de su genio y el amor a la patria. Quisiera, en cambio —agregué— tener la ocasión de poder ofrecer el aporte de mi modesta inteligencia y de mis esfuerzos, para que este acervo espiritual se vea acrecentado". Estimo, fundadamente, que este propósito que me he impuesto no ha sido alterado, y puede la ciudadanía tener la seguridad de que seguiré defendiendo las aspiraciones de la democracia, sin caer en procacidad de lenguaje ni en debilidad en la función fiscalizadora que la posición política de mi partido me señala.

He dicho.

PUBLICACION DE DISCURSO

El señor CORREA (Presidente).—Se dará cuenta de una indicación llegada a la Mesa.

El señor SECRETARIO.—Indicación del Honorable señor Alvarez para que se publique "in extenso" el discurso pronunciado por el Honorable señor González Madariaga.

—*Se aprueba la indicación.*

REORGANIZACION DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES POR DECRETO DE INSISTENCIA.—OFICIO.

El señor CORREA (Presidente).—Tiene la palabra el Honorable señor Bulnes.

El señor BULNES SANFUENTES.—Con fecha 15 de este mes de mayo, se dictó, con la firma del Presidente de la República y del entonces Ministro de Relaciones Exteriores, don Enrique Barbosa, el decreto supremo N° 226, por el cual se declara suspendida la vigencia del decreto con fuerza de ley N° 287, de 4 de agosto de 1953.

El decreto con fuerza de ley cuya vigencia se declara suspendida fué dictado de conformidad a la ley de facultades

extraordinarias N° 11.151, y es el que fija el texto del estatuto orgánico del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Es evidente que, con el citado decreto supremo se violan, en forma grave y manifiesta, la ley N° 11.151 y la Constitución Política del Estado y, además, se atenta, también, en forma grave, contra las atribuciones y prerrogativas del Congreso Nacional.

La ley N° 11.151, que concedió, como todos sabemos, facultades extraordinarias para reorganizar la Administración Pública y para otros fines, por plazos determinados, estableció en su artículo 14, textualmente:

“Artículo 14.—Expirados los plazos de las facultades que esta ley otorga al Presidente de la República, las disposiciones que haya dictado en uso de tales facultades sólo podrán ser alteradas en virtud de una ley”.

Como esos plazos se encuentran vencidos desde hace mucho tiempo, es evidente que el decreto con fuerza de ley N° 287, como cualquier otro de los que se dictaron en aquella ocasión, no puede ser alterado sino en virtud de una ley. Y es indudable, también, que declarar suspendida la vigencia de un texto legal constituye la mayor alteración que es dable concebir de sus disposiciones, porque significa la no aplicación de ninguna de ellas.

Así como se ha violado la ley 11.151, es inquestionable que se ha violado también el artículo 4° de la Constitución Política del Estado. Dicho artículo 4°, como todos lo sabemos, prohíbe a toda magistratura, persona o reunión de personas, arrogarse, ni aun a pretexto de circunstancias extraordinarias, otras facultades o derechos que los que expresamente les hayan sido conferidos por la ley.

En este caso, el Presidente de la República y su Ministro de Relaciones Exteriores no sólo se han arrogado facultades que las leyes no les confieren, sino

que han llegado más lejos y han actuado contra una expresa prohibición de la ley.

Y he dicho, señor Presidente, que estos hechos constituyen un atentado contra las atribuciones y prerrogativas del Congreso Nacional, porque es evidente que el Presidente de la República invade el campo de las atribuciones del Congreso cuando deja sin efecto, por un decreto supremo, por un acto emanado solamente del Poder Ejecutivo, un cuerpo de disposiciones que, según lo ha declarado expresamente la Corte Suprema con respecto de todos los decretos con fuerza de ley, tiene valor de ley y debe ser reconocido como ley.

Y es más patente todavía la invasión de atribuciones si se considera que el legislador cuidó de establecer expresamente que los decretos con fuerza de ley que se dictaran de conformidad con la ley 11.151 no podrían ser alterados sino por una ley.

La Contraloría General de la República, cumpliendo un deber elemental, observó este decreto supremo negándose a tomar razón de él. Sin embargo, el Gobierno, en lugar de volver sobre sus pasos, en vez de aprovechar la oportunidad que se le presentaba para no consumir una transgresión legal y constitucional, procedió a dictar un decreto de insistencia que, como todo decreto de esa índole, lleva la firma de todos los Ministros de Estado, y de este modo obtuvo que se tomara razón del decreto supremo N° 226.

Es así como, en este momento, se encuentra aparentemente vigente y en situación de tener que ser acatado por todos los organismos administrativos un decreto que, legal y constitucionalmente, es nulo, de nulidad absoluta.

Para paliar esta transgresión, el Gobierno ha remitido a la Cámara de Diputados un proyecto de ley por el cual se declara derogado el decreto con fuerza de ley N° 287 y se da al Presidente de la

República carta blanca para reorganizar el Ministerio de Relaciones Exteriores. Pero es evidente, para todo el que tenga elementales conceptos de derecho o siquiera un poco de sentido común, que la presentación de un proyecto de ley tendiente a derogar el decreto con fuerza de ley N° 287 no sana de manera alguna la violación que se ha cometido al suspender la vigencia de ese cuerpo de disposiciones por un simple decreto supremo.

Por lo demás, es dable suponer que ese proyecto no va a ser despachado con facilidad. Desde hace mucho tiempo, se encuentra pendiente en la Cámara de Diputados un proyecto de reorganización del Ministerio de Relaciones Exteriores, que no ha seguido su curso porque el Gobierno no ha señalado su urgencia y ni siquiera lo ha incluido en las convocatorias a legislaturas extraordinarias. Bien podría suceder que a este proyecto le ocurriera otro tanto. Además, no me parece posible que el nuevo proyecto del Ejecutivo sea despachado en los términos en que está redactado, porque la política seguida por el actual Presidente de la República en materia de selección del personal de la Cancillería y aun en la conducción misma de las relaciones exteriores no constituye, por cierto, un antecedente muy favorable para que el Congreso pueda darle carta blanca en la reorganización del Ministerio antedicho.

Se dice que hay el propósito de no poner en aplicación el decreto ilegal citado, pero, a mi juicio —aparte que no ha habido en este sentido ninguna declaración oficial—, no bastaría que el Gobierno se limitara a no aplicarlo. Es evidente que el único camino que se puede seguir, si se desea reparar el mal cometido, es derogar este decreto que jamás debió ser dictado.

Es necesario, señor Presidente, que el Gobierno proceda sin más trámite a la derogación del decreto supremo a que estoy refiriéndome. Cualquiera otra actitud

dejaría en pie un gravísimo precedente: que el Ejecutivo puede suspender la vigencia de los decretos con fuerza de ley —¿y por qué no de las leyes propiamente dichas?— por un simple decreto supremo. No necesito insistir en que esto importaría el trastorno total de nuestro sistema constitucional.

Yo quiero dejar constancia de mi protesta por los hechos que he denunciado y solicito que mis observaciones sean transmitidas, en mi nombre, al Presidente de la República y al Ministro de Relaciones Exteriores.

El señor DONZALEZ MADARIAGA.—El oficio citado por el señor Senador podría ser enviado en nombre de todos los Senadores.

El señor RIN.—En nombre de todos los Senadores presentes.

El señor CORREA (Presidente).—Si a la Sala le parece, se enviará el oficio solicitado en nombre de todos los señores Senadores presentes.

Acordado.

El señor QUINTEROS.—Desearía que el orador inscrito a continuación, Honorable señor Marín, me concediera una breve interrupción.

El señor CORREA (Presidente).—Con la venia del Honorable señor Marín, puede usar de la palabra el Honorable señor Quinteros.

El señor QUINTEROS.—Quiero expresar la profunda satisfacción con que he oído las palabras del Honorable señor Bulnes Sanfuentes, a propósito de este decreto de insistencia para derogar el decreto con fuerza de ley N° 287. Y digo que he oído con profunda satisfacción al señor Bulnes Sanfuentes, porque yo también llegué a la misma conclusión que el señor Senador, respecto de la absoluta inconstitucionalidad de este procedimiento, y así lo hice presente, por lo menos, en algunas comunicaciones de prensa. E, inclusive, había llegado a tener dudas de la justicia de mi posición, por la

mala suerte que en realidad me ha acompañado en muchas actuaciones de esta clase en el Senado.

Y, en mi concepto, la situación es todavía más grave, porque ese decreto de insistencia se limita a decir que se suspenden los efectos del decreto con fuerza de ley N° 287. De manera que, en este momento, el personal de la Cancillería no está afecto a ningún régimen legal, está al margen de toda organización y de todo régimen jurídico. Y tengo la impresión —más que una impresión, pues podría hacer una afirmación al respecto— de que lo que se pretende con no derogar el decreto de insistencia —aunque sea una palabra dura— es hacer un chantaje, para que se apruebe el proyecto de ley enviado a la Cámara de Diputados, pues, de lo contrario, se mantendrá el decreto de insistencia dictado por el Gobierno.

Yo concuerdo con el Honorable señor Bulnes Sanfuentes en la evidente e inmediata necesidad de que el Gobierno proceda a derogar ese decreto.

El señor CORREA (Presidente).—Puede usar de la palabra el Honorable señor Marín.

MENSAJE PRESIDENCIAL DEL 21 DE MAYO DE 1956.

El señor MARÍN.—Señor Presidente, respondiendo a la sinceridad que quiero tengan todos los actos de mi vida, no puedo, como Senador liberal, guardar silencio frente a algunas palabras que ha pronunciado el Presidente de la República, en su Mensaje del 21 de mayo último.

Dice el Presidente de la República al referirse al apoyo desinteresado y patriótico del Partido Conservador y del Partido Liberal:

“La actitud de los partidos que han apoyado al Ejecutivo en el verdadero plan de restauración de la normalidad económica del País, es de tal manera ejemplar, que sin tener el Gobierno en

sus manos ni pretender participar en las arduas tareas gubernativas, han aportado una colaboración desinteresada y digna de ser tomada como modelo. Difícilmente la historia política de Chile exhibe precedentes similares de una forma tan depurada de entender la intervención de las corrientes partidistas en los negocios públicos. Estas situaciones excepcionales, que de manera tan notoria se apartan de los hábitos a que los hechos nos tienen acostumbrados, necesariamente deben poseer un sentido especial, de alta significación ciudadana. Cuando los partidos y determinadas fuerzas políticas actúan impulsando desde el Parlamento, proyectos que son fundamentales para el Gobierno, sin intervenir en él, no cabe otra interpretación que considerar a esos conglomerados de opinión ciudadana, como obedeciendo generosamente al llamado de la Patria. No hay intenciones ulteriores, no se persiguen otros fines, no se divisan otros objetivos que ayudar a la República a salir de sus dificultades y tropiezos. La grandeza de alma, la bien inspirada comprensión de los intereses ciudadanos, es la perspectiva que enmarca la actitud política básica de estas corrientes de la opinión pública”.

Son justas las palabras del Presidente de la República; pero lo que me extraña en él, que tanto ha participado en la política del País, es que no sepa que ésta ha sido nuestra permanente manera de actuar: siempre pensando en Chile, por encima de toda pasión política y de todo interés que no sea el interés de la Patria. Hemos hecho nuestra aquella frase de Disraeli: “Nunca será conveniente para el partido lo que no lo sea para el país”. Nada nos ha importado la impopularidad; nunca hemos pensado en si nuestras actitudes nos pueden dar más votos o no. Lo que nos interesa es cumplir nuestro deber de hombres públicos, sirviendo a la República.

¡Tarde se ha venido a dar cuenta el

Presidente de la República de nuestra conducta! Cuando triunfó en las urnas, dije, en nombre de mi partido, en este mismo recinto:

“Frente al nuevo Gobierno que se constituye, en derrota nuestra, mantendremos una patriótica serenidad. Queremos tener la satisfacción, el honor, de no dejarnos arrastrar por la pasión partidista y no proceder con nuestros adversarios triunfantes como antes se había procedido con nosotros, y como teníamos seguridad de que se habría hecho con nuestro Gobierno en caso de haber obtenido la victoria.

Nos hacemos cargo de las inmensas dificultades que encuentra el nuevo Gobierno y nos sentiríamos traicionando a nuestro país si entorpeciéramos, por interés político, las soluciones que consideramos convenientes para los innumerables problemas que gravitarán sobre él y que, equivocadamente, creímos que pesarian sobre nosotros, llenándonos de patriótica inquietud.

Este será nuestro proceder: patriótico.

La pasión, el despecho, la injusticia, los escollos no vendrán de nosotros.

No; por el contrario, nuestro anhelo sería tener que aplaudir siempre al nuevo Gobierno. Ello significaría que estaba haciendo el bien del país, que es lo único que deseamos. El que haga el bien de la Patria, aunque sea nuestro adversario, recibirá nuestro apoyo y nuestro aplauso. Y, en cambio de ese aplauso, no pediremos ni intervención en el Gobierno, ni influencia, ni puestos. Nos bastará que se sirva bien al país.

Si el Gobierno toma medidas equivocadas, si se aparta de lo que nosotros consideramos el interés de la República, recibirá muy a pesar nuestro, nuestra censura, nuestra oposición, patriótica, levantada, persuasiva, siempre dispuestos a colaborar para que se enmienden los errores, como lo hemos hecho permanentemente desde 1939, frente a los Gobiernos de don Pedro Aguirre Cerda, don Juan

Antonio Ríos y don Gabriel González Videla. Lo ha visto el país y lo registran, para honra nuestra, los anales parlamentarios, que nos enaltecerán frente a la historia”.

Así hemos procedido, señor Presidente. Fué el Presidente de la República quien demostró no recordar la responsabilidad que tenía frente al País.

Nosotros, en el Gobierno de don Pedro Aguirre Cerda, colaboramos en la dictación de la ley que creó la Corporación de Fomento de la Producción. Don Roberto Wacholtz, Ministro de Hacienda en esa época, ha de recordar la colaboración que recibió de don Fernando Aldunate, de don Osvaldo de Castro, de don Roberto Vergara Herrera y de don Pedro Poklepovic.

En un momento difícil para aquel Mandatario, cuando un general se había alzado contra las instituciones, nuestros partidos, con mayoría en ambas ramas del Congreso, dieron al Gobierno adverso de don Pedro Aguirre Cerda, facultades legislativas extraordinarias, y con ellas se relegó a muchos hombres de nuestra ideología, por el solo delito de atacar al Gobierno desde la prensa.

En el Gobierno de don Juan Antonio Ríos, permanentemente prestamos nuestra colaboración. Allá por el año 1943, se anunciaba un déficit de 1.222 millones de pesos. Fué llamado, entonces, un correligionario nuestro, don Arturo Matte (a quien el Partido dió la autorización necesaria), a la Cartera de Hacienda, y, en un año de desempeño de ese Ministerio, fué virtualmente saldado el déficit.

El señor Ríos, durante su Gobierno, se manifestó siempre lleno de gratitud por la colaboración que recibía de nuestro partido, cada vez que lo necesitó una grave situación del País.

Durante el Gobierno del señor González Videla, que había triunfado en una hostil oposición a nosotros, en una campaña terriblemente dura para lo que nos-

otros representábamos, cuando el Presidente, consciente de su deber, quiso hacer frente al peligro comunista, que atentaba contra las instituciones democráticas y las libertades públicas en el País, y cuando quiso poner fin al proceso inflacionista en que nos habíamos lanzado desde 1939, recibió de nuestro partido la colaboración oportuna. Un Gabinete formado por nuestros mejores hombres estuvo a punto de poner fin a ese proceso. De haber continuado don Jorge Alessandri en la Cartera de Hacienda, con certeza, en 1950 habríamos obtenido lo que hoy tratamos de conseguir a costa de tantos sacrificios. El superávit que el señor Alessandri esperaba para ese año era de 3.500 millones de pesos, no obstante que el precio del cobre era entonces de apenas 0,18 dólar la libra. Como lo he recordado otras veces, de ese considerable superávit —el presupuesto de gastos ese año sólo llegaba a 14.500 millones y las entradas habían llegado a 17 mil millones— se destinarían mil millones a la renovación del material rodante de los Ferrocarriles del Estado, que tanto lo necesitan; mil millones a la entonces Caja de la Habitación, para construir viviendas populares, uno de los problemas que más gravemente siguen aquejando al País, y con los 1.700 millones restantes se iba a hacer un último reajuste de los sueldos de la Administración, sin recurrir a mayores tributos, como los que después se dictaron y con los cuales se ha ahogado la producción nacional y retardado nuestra deficiente capitalización.

En tales circunstancias —frente al movimiento gremial de febrero de 1950, atizado por la ignorancia, por la imprevisión y por políticos que tanto mal han hecho al País, como hoy lo reconoce la ciudadanía—, contribuyó también el señor Ibáñez, por razones de ambición personal, a echar por tierra esos laudables esfuerzos, que habrían puesto fin, entonces, al proceso inflacionista. ¡Qué distinta sería

la situación económica de Chile si no hubiera sido por esa triste y desgraciada confabulación de intereses políticos pequeños y de la ignorancia!

Triunfante el señor Ibáñez, nuestro partido, como consta de las palabras pronunciadas entonces por el Senador que habla, a las que acabo de dar lectura, estaba dispuesto a colaborar con su Gobierno, también con el mayor patriotismo, en todo lo que fuera enmendar rumbos, enaltecer al País. Bien sabe la ciudadanía con cuánta amplitud dimos facultades extraordinarias para introducir economías en la Administración Pública, al iniciarse el Gobierno del señor Ibáñez. Poca fe teníamos ya en su persona. Había aceptado la renuncia de los mejores representantes que Chile tenía en el extranjero. Don Félix Nieto, don Joaquín Fernández, don Luis Subercaseaux, don Francisco Urrejola, don Osvaldo Vial, don Germán Vergara, don Sergio Montt, don Carlos Morla Lynch, don Oscar Blanco Viel, don Manuel Bianchi, don Jorge Saavedra, todos esos nombres honraban a Chile en el exterior. Un gobernante con sentido de su responsabilidad y del prestigio de Chile no podía tocar a tales hombres, que, con brillo, con prudencia, con talento, representaban al País. El, que se decía libre de compromisos políticos, más que nadie debió haber mantenido una representación tan eficiente. La mayoría de esas personas no pertenecían a los partidos políticos que acompañaban al Gobierno del señor González Videla; pero él o los designó o les reiteró su confianza pensando, sobre todo, en el prestigio, en el buen nombre de Chile ante los países extranjeros. Menos que nadie el señor Ibáñez, que carecía de compromisos políticos, podía apartar de la representación nacional a ciudadanos de esa calidad. No obstante, lo hizo, para reemplazarlos, en su inmensa mayoría, por amigos personales, sin prestigio alguno, sin servicios a la Nación; y los traslados respectivos costaron al era-

rio grandes desembolsos en pleno desequilibrio presupuestario, con un inmenso déficit y en pleno proceso inflacionista.

Y ya nosotros, habiendo perdido, con tal demostración evidente de falta de altura, la esperanza de un Gobierno nacional de equidad, de elevación, de competencia, no obstante dimos facultades extraordinarias. Las concedimos muy amplias. No pusimos más límites que los señalados por la Constitución Política; retuvimos únicamente lo que la Constitución nos prohibía otorgar.

El señor Ibáñez había merecido, o, más bien dicho, había obtenido la confianza del País. No podíamos defraudar esa esperanza, en términos que pudiera decir a la ciudadanía que no le habíamos proporcionado las herramientas necesarias para responder a la confianza que en él había depositado.

Desgraciadamente, el País vió que no se hicieron con ellas economías de ningún orden y cómo fueron reemplazados los funcionarios del régimen anterior por gentes sin mayores méritos ni antecedentes, amigos del Presidente de la República. Concedidas las facultades extraordinarias, se alejó, con desahucios y jubilaciones, a cuanto funcionario se pudo, de los regímenes anteriores, para reemplazarlos por igual o mayor número de personas pertenecientes a las filas ibañistas.

Estos son hechos públicos y notorios. Lo sabe el País. Por desgracia, y duele decirlo, en Chile ha quedado demostrado, hasta la saciedad, que el Primer Mandatario se ha preocupado, sobre todo, de servir a sus amigos y a su familia.

Esto no tenía precedentes en nuestra vida política. Personajes sin talento, ciudadanos desconocidos del País por su falta de méritos públicos, pasaron a ocupar los cargos más elevados en el Gobierno, aun personas tan execradas por la ciudadanía como el señor Tarud.

Las anunciadas economías no se llevaron jamás a la práctica. En cambio, los

tributos han aumentado de año en año. Cada nuevo Ministro de Hacienda ha agravado más la carga. Puede asegurarse que nuestro país es el más gravado de la tierra, y es fácil demostrarlo. La parte de la renta nacional que ingresa en arcas fiscales en Chile representa un porcentaje más alto que en cualquier otro país del mundo. No se han hecho economías de ningún orden y han seguido estableciéndose, de año en año, impuestos y contribuciones que cercenan la capitalización que necesita el País para aumentar su rendimiento y mejorar el nivel de vida de la población entera.

Ello es evidente: el año 1953, el Presupuesto que dejó el Gobierno del señor González Videla era de 47.000 millones de pesos. Al año siguiente, el Presupuesto fué 63 mil millones de pesos, y en 1955, de 153 mil millones. Mientras tanto, las emisiones del Banco Central, que en 1952 llegaron a 15 mil millones de pesos, alcanzaron, en 1953, a 18 mil millones, a 26 mil millones en 1954, y a 44 mil millones en 1955. Por esta razón, el ritmo del proceso inflacionista, que era de 22% en 1952, llegó a 96% en diciembre de 1955. El índice del costo de la vida, que el Gobierno anterior dejó en 933, llegó, en diciembre de 1955, a 5.987. El dólar, que en octubre de 1952, al asumir el señor Ibáñez, tenía un precio inferior a 120 pesos, a fines del año pasado se cotizó a 800 pesos.

Sólo entonces el Presidente de la República se dió cuenta de que íbamos camino al abismo y de que, al producirse los reajustes de sueldos y de salarios con relación a un aumento del costo de la vida de 96%, sucedería, al mes siguiente, la hecatombe. En efecto, en un día habría de producirse un aumento de sueldos y de salarios de casi un ciento por ciento, que no estaba aparejado con aumento alguno de la producción nacional.

En ese instante, el Presidente de la República, poniendo en práctica el plan de técnicos extranjeros, presentó el proyec-

to de ley llamado de estabilización. Sabíamos perfectamente, como lo dije en el momento de votarse ese proyecto en el Senado, que tal iniciativa no detendría de inmediato el proceso inflacionista; pero, en todo caso, no podíamos negar nuestro concurso a un esfuerzo para contenerlo. Tanto más cuanto que, si no se tomaban esas medidas, el alza del costo de la vida, de permanecer en vigencia la ley de reajuste de sueldos y salarios, sería inmediatamente de un ciento por ciento.

El Presidente de la República ha tenido expresiones de gratitud por la colaboración que reconoce haber recibido. Y yo digo al Presidente que siempre hemos actuado exactamente igual. En ningún caso habríamos negado al Gobierno la posibilidad de enmendar rumbos. Siempre mereció nuestro repudio su mal Gobierno, y hoy merecen nuestro apoyo sus medidas para contener la inflación y estabilizar la moneda.

En mi discurso del 15 de junio de 1955, refiriéndome a la responsabilidad de los diversos partidos políticos en la desvalorización de nuestro signo monetario, creo que tracé el plan Klein-Saks, con muy pocas variantes.

¿Podríamos después nosotros, con el patriotismo que siempre hemos demostrado, con el desinterés a que me he referido y he probado, frente a Gobiernos adversos, negar al Presidente de la República los medios para contener la hecatombe, aunque el Presidente fuera su mayor responsable? La práctica de las medidas de estabilización ha demostrado hasta qué punto el Presidente de la República pudo actuar con éxito cuando subió al Poder, como lo esperaba gran parte de la ciudadanía, y que nosotros estábamos dispuestos a colaborar —lo hemos hecho hoy— y aun a aplaudir, como era nuestro deseo.

Se ha podido detener el proceso inflacionista en forma considerable cuando ya el dólar había llegado a 800 pesos. ¿Cuánto mejor no habría podido hacerlo

el señor Presidente al asumir el Poder, cuando toda la ciudadanía estaba de su lado, exigiéndole la adopción de las medidas que tardíamente ha tomado, cuando el dólar se cotizaba a 120 pesos y el Presupuesto nacional ascendía sólo a 43 mil millones de pesos, en vez de 153 mil millones? En ese entonces, las emisiones del Banco Central llegaban únicamente a los 15 mil millones de pesos, en lugar de los 44 mil millones a que alcanzó en 1955, y el índice del costo de la vida era de 993, en circunstancias que en diciembre último era de 5.987.

Yo no podría silenciar, por mucho deber que mi partido tenga de colaborar al esfuerzo de estabilizar la moneda, la seria y terrible responsabilidad que cabe al Presidente de la República por no haber adoptado tales medidas durante los tres primeros años de su Gobierno, como se lo pedíamos desde el Parlamento, desde "El Mercurio" y desde "El Diario Ilustrado", día a día.

Sabemos, señor Presidente, que arrosamos impopularidad: sin duda alguna ha seguido subiendo el costo de la vida. ¡Si se iba con un ritmo inflacionista de 96 por ciento, era imposible contener el proceso en forma absoluta! ¡Imposible! ¡El pueblo no conoce, desgraciadamente, el origen y el curso de estos problemas económicos! Pero me parece que el País comienza ya a comprender estas realidades.

Pero hemos evitado al País una catástrofe que, por no haberse verificado, éste nunca podrá comprender en toda su intensidad ni en todo su terrible dramatismo. Corresponde a espíritus serenos, ecuanímenes, desposeídos de pasión juzgar el sacrificio y la abnegación con que actuamos. Sabemos que nos lo reconocerá la historia.

Churchill, el más grande de los Parlamentarios que hoy tienen las democracias, ha dicho: El político es aquel que actúa pensando en la próxima elección; el estadista, el que actúa pensando en la próxi-

ma generación". Nosotros sólo pensamos en los intereses permanentes del País. Desde el punto de vista electoral, no hemos podido ser menos políticos. Preferimos ser estadistas, como nuestros mayores, que hicieron a Chile. Hoy hemos recibido la herencia de uno de los Gobiernos más impopulares, pero cumplimos con el deber de evitar la hecatombe, el desastre financiero del País.

Hace bien, pues, el Presidente de la República al agradecer nuestra labor; era lo menos que podía hacer. Y ahora le digo a él: de haber mantenido esa misma actitud en forma permanente durante su Gobierno, habría contado invariablemente con nuestra adhesión. Aún más, hubiéramos deseado aplaudir al Primer Mandatario, y con toda seguridad, si hubiera gobernado bien, no habríamos sido avaros ni egoístas con nuestros aplausos. Sólo nos inquieta el interés de la Patria, que nuestros mayores lograron formar y llenar de prestigio y de gloria.

En cambio de esa colaboración de nuestra parte, tenemos el derecho de pedir algo al Presidente de la República —no para nuestro partido, para él absolutamente nada, ni influencias ni prebendas, pero sí para Chile—, y es esto: que gobierne con elevación, con grandeza, que termine con el favoritismo personalista, que no prosiga con ese nepotismo vergonzoso para nuestro país.

Chile es una nación de alta cultura cívica. El vicio del nepotismo, que afrentó a las nacientes repúblicas sudamericanas, a los señores del Renacimiento —los Borgia, los Médicis, los De la Rivere, los Farnecio—, y a los monarcas absolutistas, jamás se había entronizado en la política nuestra, en nuestra austera vida democrática, que este Gobierno ha concluido por ultimar.

El señor Ibáñez, que tanto habló contra la política chilena, ha introducido en ella un vicio más, y ojalá que, en homenaje a nuestra adhesión tan desinteresada y

que él reconoce como tan noble y patriota, escuche nuestro llamado. Nosotros no queremos desprestigiar nuestro apoyo. Deseamos que el Primer Mandatario sea digno de aquél, no sólo por lo que respecta a la estabilización monetaria, sino también al Gobierno general de la Nación.

El País ha visto con indignación el nombramiento de un joven para el alto cargo de Superintendente General de Aduanas, de un joven de escasa edad, buena persona, pero sin antecedentes administrativos, pasando por encima de todos los funcionarios antiguos, sólo por el hecho de ser casado con una sobrina política del Presidente de la República.

Esto es indignante, señor Presidente, y los patriotas a que se refiere el Presidente, de nuestro partido, protestamos por tales procedimientos, que nos causan desprestigio ante el País. El Jefe del Estado no puede abusar de nuestro patriotismo, de nuestro desinterés y de nuestra elevación de miras.

Uno de los Ministros de Estado de un monarca francés —el Barón Louis— decía: "Deme, Vuestra Magestad, moral política, y yo le daré buenas finanzas". Nosotros también pedimos al Primer Mandatario: moral política para tener buenas finanzas.

Toda la población está realizando esfuerzos inmensos para contener el proceso inflacionario, que tuvo su origen preciso en el aumento exorbitante del Presupuesto nacional. Este, que en 1936 era de 1.600 millones de pesos, pasó a ser, seis años más tarde, de 5.000 y tantos millones; los gastos aumentaron en 300%, en circunstancias de que, en el mismo lapso, la producción nacional se había incrementado en sólo 14%. Al aumentar el circulante para hacer frente a los mayores desembolsos, se provocó el alza del costo de la vida, que, a su vez, promovió las peticiones de alzas de sueldos y salarios. En resumen, el origen del proceso fué el aumento excesivo de los gastos.

Pues bien, no hemos visto, hasta el momento, economías de ningún orden. Si se quiere verdaderamente concluir con el mal, hay que atacarlo en el punto preciso en que se originó.

El sector privado, como dije, realiza sacrificios enormes en la actualidad. Desde luego, los agricultores han visto estabilizados los precios de sus productos, han tenido que reajustar los salarios en un 45% a contar desde el 1º de mayo y han debido afrontar el alza de un 60% en los precios de la maquinaria agrícola, a raíz del establecimiento del cambio libre, así como los mayores costos de combustibles y lubricantes.

El sector público está obligado a hacer sacrificios, en especial el Gobierno, comenzando por el Presidente de la República. Sería deseable que el Jefe del Estado diera ejemplo de austeridad. Nosotros se lo exigimos con el derecho que nos da el apoyo tan patriótico y levantado que el Primer Mandatario reconoce le hemos prestado. Para que sea patriótico y levantado, tiene que ser un respaldo altivo y digno, y no incondicional. Por eso, le imponemos la condición moral de enaltecer su misión del gobernante, por encima de círculos, por encima de su familia. Decía nuestro candidato a la Presidencia de la República, don Arturo Matte: el Poder no puede ser para un partido; mucho menos para un hombre.

Eso es lo que exigimos nosotros al Presidente de la República. Si siendo nosotros adversarios, recibe nuestro apoyo, tenemos el derecho de exigirle, como tales, que gobierne para Chile. No queremos que gobierne para nuestro partido, sino para la nación entera.

Es indispensable que el Presidente de la República se aboque al problema creado por nuestro régimen de jubilaciones. El derecho a trabajar, que es al mismo tiempo una obligación, es imprescriptible mientras el hombre pueda trabajar. Lo contrario es inmoral. El sistema de jubilaciones del País es un estímulo a la ociosidad. Necesitamos producir más para hacer

frente al proceso inflacionista. Esto debe llevarnos, a la brevedad posible, a la modificación de nuestro sistema de jubilaciones. Ejércitos de hombres jóvenes se sientan en las plazas y concurren a los cines rotativos. Son hombres jóvenes de 40 ó 45 años. Mientras tanto, el País hace esfuerzos enormes por lograr su estabilización económica. Esto no es admisible; sencillamente es grotesco. Gastar sin producir es la mejor síntesis que puede hacerse del origen de un proceso inflacionista.

Es indispensable, también, que se revisen las leyes sociales, que cuestan al País ingentes sumas. El treinta por ciento de los salarios van a las cajas de previsión.

Es necesario que estas leyes cumplan el fin para el cual fueron dictadas y no existan en beneficio de la burocracia de tales cajas. Sólo una parte insignificantisima de los fondos que pasan a estos organismos va a aliviar el nivel de vida y la salud del obrero.

Al respecto, deseo que, en mi nombre, se oficie al señor Ministro de Salud pidiéndole que mande una nómina de cuánto perciben anualmente por estas leyes las instituciones de previsión social, y a cuánto ascienden los gastos burocráticos que exige la aplicación de dichas leyes.

El señor CORREA (Presidente).—Se enviará el oficio solicitado por el señor Senador.

El señor MARIN.—Nos sentimos orgullosos de nuestro Ejército, porque se confunde con la historia nacional y porque no sólo fué grande en los campos de batalla, donde fué siempre invicto, sino también ha contribuído tanto como la civilidad al prestigio institucional de Chile, al ser siempre respetuoso de la ley, de los representantes que el pueblo eligió para gobernarlo. Pero es indispensable que el Ejército siga siendo siempre escuela de austeridad, de honor, de civismo, de abnegación y que deje de ser una fábrica de generales jubilados. Se me dice que en la actualidad pasan de cuatrocientos los generales jubilados. Esto es una

vergüenza, una ridiculez, una verdadera afrenta para el País. Un puñado de generales gloriosos enaltecieron al Ejército de Chile. Sus nombres son pocos y fáciles de retener, pues son ellos las mayores glorias de mi patria: O'Higgins, Carrera, Freire, Borgoño, Pinto, Prieto, Bulnes, Vidaurre Leal, Saavedra, Arteaga, Escala, Villagrán, Baquedano, Velásquez, Barboza, Alzérrecas, Gorostiaga. Serán quince o veinte los generales que llenaron de gloria a Chile y le conquistaron libertad y su gran riqueza. En cambio, ahora, en plena paz, Chile tiene cuatrocientos generales jubilados. Esto es poner en ridículo a nuestro Ejército y a todo el País. ¿Como es posible que el Ejército de Chile pase a ser una fábrica burocrática de militares en retiro, y en el Gobierno de un general de la República! No es ésta la manera de dar prestigio, estímulo y aliciente a la carrera militar. ¿Como es posible que Chile, en plena paz, tenga más almirantes que buques y más generales que todos los países que concurren a la guerra más grande de la historia! Esto tiene que cesar, por el prestigio de nuestro Ejército tan querido y por el prestigio del País. Estoy seguro de que así lo anhelan todos los dignos oficiales de nuestras Fuerzas Armadas. Hago esta petición al Presidente de la República, ya que se siente tan agradecido por la colaboración que le prestamos. Le pido, no por nuestro partido, sino por el bien de la República, por lo que nos ha impulsado a prestar colaboración a su Gobierno en medidas sobre estabilidad monetaria del País, que se interese por este problema, que debe interesar a todos los chilenos, más aún a un Presidente que es General.

Debe también, el Presidente de la República, prestigiar al régimen presidencial de Gobierno. Creo que tal régimen es necesario para la idiosincrasia latina. Los regímenes parlamentarios no se han desarrollado bien en los países de nuestra raza. Las pasiones exacerbadas, el espíritu personalista —por no decir politiquero— de los hombres, lo hace deficiente. Chile lo conoció desde 1891 hasta 1925, y no hay

chileno de buena fe que pueda sentirse satisfecho de cómo funcionó ese régimen entre nosotros. En cambio, el viejo Chile se fortaleció y engrandeció a la sombra del régimen presidencial, tan adecuado a nuestra idiosincrasia y que tan bien comprendió el genio político de Portales.

El año 1925, como una reacción a los excesos del régimen parlamentario, se implantó nuevamente el presidencial. Desgraciadamente, el gobernante que estaba más indicado para restablecer su prestigio, un general que el País elegía porque lo creía símbolo de austeridad, sobriedad, carácter y ajeno a pequeñas pasiones políticas, ha sido el que más lo ha desprestigiado.

La gran ventaja que tiene el régimen presidencial radica en la estabilidad y responsabilización del Poder, especialmente de los Ministros de Estado.

No obstante, jamás se había visto semejante rotativa ministerial; ni siquiera en el régimen parlamentario más exagerado. Hemos vivido en medio de continuos cambios de Gabinete, provocados exclusivamente por caprichos del Presidente de la República. En tres años, hemos tenido—según entiendo— once Ministros de Economía y nueve de Relaciones Exteriores.

El Presidente de la República debe tener conciencia de su responsabilidad. Chile tiene hombres de gran calidad intelectual y moral. Comprendo que, en su mayoría, están en nuestros partidos, los cuales no desean la responsabilidad de este Gobierno; pero hay también hombres de calidad fuera de ellos, y en tales hombres el Jefe del Estado podría confiar permanentemente para administrar bien al País y no seguir con esta rotativa que no obedece a nada, que desquicia el sentido de autoridad y empequeñece el sentido del mando, que da una sensación de inconsistencia, de vaguedad, de falta de sentido de gobierno y de política de un jefe de Estado.

Sea, pues, el Presidente de la República digno del apoyo que nos agradece, gobernando al País con altura, con desinterés,

con sobriedad, con economía, con elevado sentido del mando, con autoridad digna de ser respetada, como la de los gobiernos portalianos y como la que el País, equivocadamente, creyó encontrar en él.

Esta es mi respuesta a las palabras del Presidente de la República en su Mensaje del 21 de mayo último.

El señor CORREA (Presidente).— Se va a dar cuenta de dos indicaciones.

PUBLICACION DE DISCURSOS

El señor SECRETARIO.—El Honorable señor Curti formula indicación para

publicar "in extenso" el discurso pronunciado por el Honorable señor Bulnes Sanfuentes, y el Honorable señor Rettig formula indicación en igual sentido respecto del discurso del Honorable señor Marín.

El señor CORREA (Presidente).— Si no hay oposición, daré por aprobadas ambas indicaciones.

Aprobadas.

—*Se levanta la sesión.*

—*Se levantó la sesión a las 20.8.*

Dr. Orlando Oyarzun G.
Jefe de la Redacción

ANEXOS

ACTA APROBADA

SESION 15ª, EN 16 DE MAYO DE 1956

Presidencia de los señores Alessandri, don Fernando y Figueroa (Véase la asistencia en la versión correspondiente, página 670.

Se da por aprobada el acta de la sesión 13ª, ordinaria, en 8 del actual, que no ha sido observada.

El acta de la sesión 14ª, ordinaria, en 15 del presente queda en Secretaría, a disposición de los señores Senadores, hasta la sesión próxima, para su aprobación.

Se da cuenta, en seguida, de los asuntos que se indican en la versión correspondiente, página 670.

A indicación del señor Aguirre Doolan, y con el consentimiento de los Comités que representan los dos tercios de los Senadores en Ejercicio, se acuerda, durante la Cuenta, eximir del trámite de Comisión el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados que libera del impuesto a la internación, compraventa y cifra de negocios, al Servicio de Equipos Agrícolas Mecanizados.

ORDEN DEL DIA

Informes de las Comisiones de Relaciones Exteriores y de Agricultura y Colonización recaídos en el proyecto que aprueba el Convenio con Estados Unidos, sobre excedentes agropecuarios

La Comisión de Relaciones Exteriores recomienda la aprobación de este proyecto de acuerdo, en los mismos términos en que lo ha hecho la Honorable Cámara de Diputados.

Por su parte, la Comisión de Agricultura y Colonización recomienda adoptar idéntico pronunciamiento.

En discusión general y particular este proyecto, en conformidad con lo informado por las Comisiones, usan de la palabra los señores Martones, Ministro de Agricultura, Quinteros, Ahumada, Alessandri (don Eduardo), Amunátegui, Opaso, González Madariaga, Faivovich, Cerda, Larrain, Prieto Marín, Cruz-Coke y Allende.

Cerrado el debate, se aprueba el proyecto por 28 votos a favor, 6 en contra y 2 pareos, que corresponden a los señores Rodríguez y Videla Lira.

Fundan sus votos los señores Mora, Marín, Lavandero y Cruz-Coke.

Queda terminada la discusión del proyecto.

A indicación del señor Rettig, y con el consentimiento de los Comités que representan los dos tercios de los Senadores en ejercicio, se acuerda eximir de Comisión el proyecto de ley que libera de derechos de internación a una ambulancia destinada a la Municipalidad de Freire.

En seguida, a proposición del señor Presidente se acuerda:

1º.—Tratar de inmediato los Mensajes diplomáticos;

2º.—Suspender en seguida la sesión por 15 minutos, y

3º.—Prorrogar el Orden del Día, para tratar los demás asuntos de la tabla y aquellos que se ha acordado considerar.

A continuación, se constituye la Sala en sesión secreta a fin de pronunciarse sobre los informes de la Comisión de Relaciones Exteriores recaídos en mensajes diplomáticos.

De esta parte de la sesión, se deja constancia en acta por separado.

Se suspende la sesión.

Reanudada, se siguen tratando, en con-

formidad al acuerdo anterior, los asuntos de la Tabla.

Informes de la Comisiones de Agricultura y Colonización y de Relaciones Exteriores recaídos en el proyecto de la Honorable Cámara de Diputados que aprueba los acuerdos suscritos entre el Gobierno de Chile y la Fundación Rockefeller

La Comisión de Agricultura y Colonización recomienda la aprobación del proyecto con diversas modificaciones que señala en su informe.

Por su parte, la Comisión de Relaciones Exteriores también recomienda su aprobación en los términos en que lo ha hecho la Comisión de Agricultura, con la sola modificación de suprimir en el inciso tercero del artículo 1º la frase intercalada que dice: "como asimismo" los miembros de sus familias".

En discusión general el proyecto, de acuerdo con lo informado por las Comisiones usan de la palabra los señores Quinteros, Videla Lira, Cerda, González Madariaga, Marín y Ministro de Agricultura.

Cerrado el debate, se aprueba en general el proyecto, con el voto en contra del señor Quinteros y la abstención del señor Allende.

Se da por aprobado, también, en particular, en conformidad con lo que dispone el artículo 103 del Reglamento.

Queda terminada la discusión.

Informe de la Comisión de Hacienda recaído en el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados que libera de derechos de internación y otros a elementos y maquinarias destinados a la Municipalidad de Viña del Mar, a la Defensa Civil de Chile, a la Dirección General de Servicios Eléctricos y de Gas y a la Municipalidad de Coihaique

La Comisión recomienda la aprobación del proyecto, en los mismos términos en que viene formulado.

En discusión general el proyecto, en conformidad con la proposición de la Comisión, ningún señor Senador usa de la palabra.

Cerrado el debate, tácitamente se aprueba en este trámite.

Se aprueba, también, en particular, de acuerdo con lo que dispone el artículo 103 del Reglamento.

Queda terminada la discusión.

Proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados que exime al Servicio de Equipos Agrícolas Mecanizados del impuesto establecido en el artículo 7º del decreto N° 2.772, de 18 de agosto de 1943

Este proyecto se acordó eximirlo de Comisión al comienzo de esta sesión.

En discusión general el proyecto, ningún señor Senador usa de la palabra.

Cerrado el debate, tácitamente se aprueba en este trámite.

En conformidad con el artículo 103 del Reglamento, se aprueba también en particular.

Queda terminada la discusión.

Proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados que libera de derechos de internación y otros a una ambulancia marca "Opel" destinada a la Municipalidad de Freire

El proyecto de rubro fué eximido de Comisión en esta sesión.

En discusión general y particular el proyecto, ningún señor Senador usa de la palabra.

Cerrado el debate, unánimemente se aprueba.

Queda terminada la discusión.

A indicación del señor Rivera, y con el consentimiento unánime de los Comités, se acuerda incluir en la Cuenta, eximir de Comisión y tratar de inmediato el proyecto de la Honorable Cámara de Di-

putados que autoriza al Presidente de la República para transferir gratuitamente a la Cruz Roja de Chile, Asociación de Talcahuano, el dominio de un terreno fiscal, ubicado en la Avenida Blanco Encalada de la ciudad de Talcahuano.

Proyecto de la Cámara de Diputados que autoriza al Presidente de la República para transferir gratuitamente a la Cruz Roja de Chile, Asociación de Talcahuano, el dominio de un retazo de terreno fiscal ubicado en la Avenida Blanco Encalada de dicha ciudad

En discusión general y particular el proyecto, ningún señor Senador usa de la palabra.

Cerrado el debate, unánimemente se aprueba.

Queda terminada la discusión.

INCIDENTES

El señor Acharán Arce pide se dirija oficio, en su nombre, al señor Ministro de Educación Pública, solicitándole se sirva obtener los fondos necesarios para habilitar un local para el funcionamiento del Liceo de Niñas de la ciudad de Castro, en razón de que el edificio que ocupa en la actualidad, por encontrarse en estado ruinoso, constituye una grave amenaza para la vida de las alumnas, motivo por el cual la Municipalidad respectiva ha ordenado el cierre de dicho establecimiento.

El señor González Madariaga pide se agregue su nombre a este oficio.

Se acuerda enviar el oficio, en nombre de ambos señores Senadores.

El señor Marín se refiere a la lentitud con que se tramitan los expedientes en la Oficina de Pensiones del Ministerio de Hacienda y protesta por ello. Señala Su Señoría que ni siquiera se toman en consideración las peticiones que le dirigen los

Parlamentarios en beneficio de personas gravemente perjudicadas por la demora en el despacho de resoluciones que, en algunos casos, se postergan por años.

Pide se dirija oficio, en su nombre, al señor Ministro de Hacienda, solicitándole adopte las medidas conducentes para poner término a esta situación.

Se acuerda dirigir el oficio, en nombre del señor Senador.

Con este motivo, usa también de la palabra el señor Acharán Arce.

El mismo señor Marín solicita se dirija oficio, en su nombre, al señor Ministro del Interior pidiéndole se sirva obtener que en el Presupuesto de la Nación para el año próximo se consulten fondos para la creación de Oficinas de Correos, de Telégrafos y de Registro Civil en la localidad de Palqui, comuna de Monte Patria, del departamento de Ovalle, a fin de atender a una región de gran importancia agrícola.

Se acuerda dirigir este oficio, en nombre del expresado señor Senador.

El señor Torres se refiere extensamente a las actividades peronistas en Chile y a la propaganda y acción agresiva de los que profesan las doctrinas justicialistas. Recuerda sus intervenciones en el Senado sobre esta materia y analiza las repercusiones del problema peronista en nuestro país.

Trata, también, de la actuación de la Comisión Especial Parlamentaria de la Honorable Cámara de Diputados que está estudiando esta infiltración peronista y manifiesta su satisfacción por la forma acuciosa y patriótica con que ha procedido. Exhorta al actual Gobierno de Argentina para que proporcione todos los detalles y antecedentes necesarios para dicha investigación a fin de que sea lo más completa posible, lo que redundará, según su parecer, en beneficios de grandes y vastos alcances para la posición democrática y fraternal de ambos países.

Denuncia que las actividades de la Comisión Investigadora pretendieron ser en-
trabadas por medio de un acuerdo directo
entre el Presidente Ibáñez y el Presiden-
te argentino, General Aramburu, median-
te la gestión del Capitán de Fragata ar-
gentino, señor Francisco Guillermo Man-
rique, hechos que analiza.

Se refiere, además, a la situación in-
ternacional de ambos países, a la renuncia
del Embajador señor Ríos Gallardo, al
nombramiento del nuevo Embajador se-
ñor Fernando Aldunate Errázuriz, al reti-
ro del General en Jefe del Ejército, se-
ñor Raúl Araya Stiglich y a la posición
del partido Radical frente a los hechos
que ha expuesto.

Por último, se refiere a las declaraciones
que habría hecho S. E. el Presidente de la
República a una delegación de vecinos de
Osorno, referentes al actual Gobierno de
Argentina.

A indicación del señor Rettig, se acuer-
da publicar "in extenso" el discurso que
acaba de pronunciar el señor Torres.

El señor Marín solicita se dirija oficio,
en su nombre, al señor Ministro de De-
fensa Nacional, pidiéndole se sirva infor-
mar a esta Corporación acerca de los car-
gos formulados por el Honorable señor
Torres, referente a las causas que ha-
brían motivado el retiro del Comandan-
te en Jefe del Ejército, General don
Raúl Araya Stiglich.

Se acuerda dirigir este oficio, en nom-
bre del expresado señor Senador.

Se levanta la sesión.

DOCUMENTOS

1

*ACUERDOS DE LA CAMARA DE DIPUTA-
DOS RECAIDOS EN LAS OBSERVACIONES
DEL EJECUTIVO AL PROYECTO QUE CREA
EL COLEGIO DE PERIODISTAS*

Tengo el honor de comunicar a V. E. que
la Cámara de Diputados ha tenido a bien
adoptar los siguientes acuerdos en relación
con las observaciones formuladas por S. E.
el Presidente de la República al proyecto
de ley que crea el Colegio de Periodistas:

Artículo 6º

Ha rechazado la que consiste en agregar
un inciso nuevo del tenor siguiente

"Igualmente, no podrán ser Consejeros
de los Colegios de la Orden, quienes sean,
a la vez, miembros del Directorio de cual-
quiera de los Círculos de Periodistas. Tal
incompatibilidad subsistirá hasta un año
después que estos miembros hubieren ce-
sado en el desempeño de tales cargos di-
rectivos."

Artículo 38

Ha rechazado la que tiene por objeto su-
primir este artículo y ha insistido en **man-**
tener la disposición primitiva que es del
tenor siguiente:

"Serán castigados como responsables de
calumnias e injurias, los que en cualquie-
ra de las formas previstas en el artículo 14
del Código Penal incurran por medio de la
prensa o de la radio, en los delitos confi-
gurados en los artículos 412 y 416 del mis-
mo Código con ocasión de respuestas o re-
ctificaciones a discursos o intervenciones de
los Senadores o Diputados en el ejercicio
de las funciones de éstos.

En estos casos se aplicará el procedi-
miento común a la persecución de los de-

litos de calumnias e injurias y no el señalado al delito de desacato por el Código Penal y leyes especiales.”

Artículo 39

Ha desechado la que consiste en suprimir esta disposición y ha insistido en la aprobación del texto primitivo que se encuentra redactado en los términos siguientes:

“La circunstancia de considerarse el autor de las calumnias e injurias, a que se refiere este artículo, ofendido o afectado por las expresiones pronunciadas por un Senador o Diputado en el ejercicio de sus funciones, no será admitida como base de la causal de compensación que describe el artículo 430 del Código Penal”.

Acompaño los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. E. — (Fdos.): *Julio Durán N.* — *E. Goycoolea C.*

2

OFICIO DEL MINISTRO DE HACIENDA CON EL QUE ESTE RESPONDE A OBSERVACIONES DE LOS SEÑORES POKLEPOVIC Y CERDA SOBRE PAGO DE SUBVENCIONES A COLEGIOS PARTICULARES DE VALPARAISO Y ACONCAGUA

Santiago, 23 de mayo de 1956.

Por oficio N° 1.081, de 24 de abril del presente año, esa Honorable Corporación solicitó a nombre de los Honorables Señadores señores Pedro Poklepovic y Alfredo Cerda que se adoptaran las medidas conducentes a fin de que se pague a los establecimientos particulares gratuitos, de las provincias de Valparaíso y Aconcagua, las subvenciones a que tienen derecho de conformidad con la ley N° 9.864, de 25 de enero de 1951.

Al respecto la Tesorería General de la República, por oficio N° 1.903, de 5 de mayo en curso, ha informado lo siguiente:

“En atención a la providencia N° 2.258 de ese Ministerio, debo informar a US. que

esta Tesorería General, se ha encontrado en la imposibilidad de dar cumplimiento oportuno a los decretos de subvenciones particulares, debido a que durante los meses corridos del presente año, se ha visto obligada a hacer frente a los reajustes dispuestos por la ley N° 12.006, sin que los recursos para ello hayan sido despachados aún por ley de la República.”

“En la actualidad, se están cursando estos pagos, y se estima que dentro del presente mes podrán quedar totalmente pagadas todas las subvenciones que se adeudan a la fecha y que suman \$ 300.000.000 más o menos.”

Lo que pongo en conocimiento de V. E. en respuesta a su citado oficio y para los fines consiguientes.

Dios guarde a V. E. — *Oscar Herrera Palacios*, Ministro de Hacienda.

3

OFICIO DEL MINISTRO DE EDUCACION CON EL QUE ESTE DA RESPUESTA A OBSERVACIONES DE LOS SEÑORES ACHARAN ARCE Y GONZALEZ MADARIAGA SOBRE LOCAL PARA EL LICEO DE NIÑAS DE CASTRO

Santiago, 26 de mayo de 1956.

H. Senado:

Por oficio N° 1.117, de 16 de mayo en curso, esa H. Corporación solicita a este Ministerio obtener los fondos necesarios para habilitar un local para el funcionamiento del Liceo de Niñas de Castro.

Al respecto esta Secretaría de Estado manifiesta a V. E. que a fin de obviar en parte la situación de la falta de local para el Liceo de la referencia, este Ministerio ha oficiado al de Salud para que facilite una propiedad dependiente de ese Ministerio para el funcionamiento del citado Liceo, mientras se construye el nuevo local para el establecimiento mencionado.

Saluda atte. a V. E. — *René Vidal M.*, Ministro de Educación.

4

*INFORME DE LA COMISION DE GOBIERNO
RECAIDO EN EL PROYECTO SOBRE TRAS-
PASO DE BIEN RAIZ FISCAL AL CUERPO
DE VOLUNTARIOS DEL BOTE SALVAVIDAS
DE VALPARAISO*

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Gobierno tiene el honor de informaros la moción del Honorable Senador señor Carlos Alberto Martínez, sobre autorización al Presidente de la República para transferir gratuitamente, al Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso, el dominio de un edificio fiscal ubicado frente al desembarcadero del muelle Prat del mencionado puerto.

El referido Cuerpo es una institución integrada por voluntarios, que se esfuerzan, cuando reina el mal tiempo en la bahía, en el salvataje de las vidas y en la protección de las naves en peligro. Desde la fecha de su fundación —abril de 1925—, este abnegado Cuerpo ha salvado la vida de más de 800 personas y evitado la destrucción de embarcaciones que habrían representado la pérdida de millares de pesos.

Para hacer frente a los gastos indispensables para la conservación de los botes salvavidas y del Cuartel o sede social de la Institución, sólo se cuenta con las cuotas de 750 socios contribuyentes y la concesión de un casino que funciona en su sede social. Este cuartel está instalado en un edificio inadecuado y antiestético, de construcción ruinoso y anticuada, que se levanta en el muelle Prat de nuestro principal puerto, a la vista de todos los pasajeros y turistas que llegan al país, y que no se concilia con las modernas construcciones que lo rodean.

La moción en informe tiende a corregir tal anomalía, proporcionando a este abnegado Cuerpo de Voluntarios un edificio adecuado para la instalación de su sede social.

En el mismo muelle Prat, a pocos me-

tros del actual cuartel, frente al desembarcadero, existe un edificio fiscal que hoy no tiene ningún destino específico y que resulta especialmente adecuado para instalar en él la sede social y el cuartel del Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas.

Vuestra Comisión solicitó un pronunciamiento del Ejecutivo sobre la conveniencia del proyecto en estudio, y el Ministro de Tierras y Colonización, en oficio que rola entre los antecedentes, se pronuncia favorablemente sobre la iniciativa y proporciona los datos necesarios para la correcta individualización del terreno y edificio que se desea transferir al mencionado Cuerpo.

Con los antecedentes relatados, la Comisión, por acuerdo unánime de sus miembros, teniendo presente los grandes beneficios que los voluntarios del Bote Salvavidas prestan a la colectividad y la circunstancia de no significar la transferencia sacrificio alguno al Fisco, ya que el inmueble de que se trata no tiene hoy destinación específica, acordó recomendaros la aprobación del proyecto del H. Senador señor Martínez, redactado en los términos que a continuación se expresan, para individualizar en debida forma la propiedad que se transfiere:

Proyecto de ley

“Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República para transferir a título gratuito al Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso la propiedad ubicada frente al desembarcadero del muelle Prat de dicho puerto, conocida con el nombre de “El Refugio” y que forma parte del lote N° 5 inscrito a nombre del Fisco a fs. 343 vta., N° 1.152, del Registro de Propiedades del año 1928 del Conservador de Bienes Raíces de Valparaíso. La parte cuya transferencia se autoriza tiene una cabida aproximada de 676,80 metros cuadrados y los siguientes deslindes particulares: Norte, con malecón que separa del desembarcadero del muelle Prat, en 37,60 metros; Este, con terrenos

fiscales (Obras del Puerto) en 18 metros; Sur, muralla que la separa de los patios de la Aduana, en 37,60 metros, y Oeste, terrenos fiscales (Obras del Puerto) en 18 metros”.

Sala de la Comisión, a 24 de mayo de 1956.

(Fdos.): C. A. Martínez.— G. Rivera.— A. Cerda.— E. González Madariaga.— Federico Walker Letelier, Secretario.

5

INFORME DE LA COMISION DE RELACIONES EXTERIORES RECAIDO EN EL PROYECTO QUE AUTORIZA LA ENTRADA Y PERMANENCIA EN TERRITORIO NACIONAL Y EL DESEMBARCO DE TROPA ARMADA DEL PORTAAVIONES NORTEAMERICANO "FRANKLIN D. ROOSEVELT"

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Relaciones Exteriores tiene el honor de informaros acerca de un proyecto de ley aprobado por la H. Cámara de Diputados, que autoriza la entrada y permanencia en el territorio nacional, entre los días 9 y 13 de julio del año en curso, del Cuerpo de Oficiales y Tripulación, con armas, del Portaaviones de la Armada de los Estados Unidos de América "Franklin D. Roosevelt".

El Portaaviones indicado llegará a Valparaíso en visita oficial de confraternidad y como es usual, en estos casos, desembarcará tropa armada para rendir los homenajes programados a nuestros héroes nacionales.

Esta tripulación, con su respectiva oficialidad, llegará hasta Santiago y participará en diversos actos oficiales de conmemoración a las glorias de nuestras Fuerzas Armadas.

Conforme a lo dispuesto en el N° 10 del artículo 44 de la Constitución Política de la República, es preciso que una ley autorice, en cada oportunidad, la entrada y permanencia de tropas extranjeras al territorio nacional, con fijación del tiempo de permanencia en él.

El Ejecutivo, fiel al texto constitucional citado, solicita la aprobación de la ley que en este caso autorice al Cuerpo de Oficiales y Tripulación del buque de guerra "Franklin Delano Roosevelt", para entrar al territorio de la República entre los días 9 y 13 de julio del presente año.

Vuestra Comisión no tuvo inconveniente en prestar su acuerdo al proyecto de ley en informe, en razón de tratarse de un acto de amistad y buena voluntad tradicional entre países amigos.

En consecuencia, os recomienda aprobar el proyecto de ley respectivo, en los mismos términos en que lo ha hecho la H. Cámara de Diputados.

Sala de la Comisión, a 23 de mayo de 1956.

(Fdos.): U. Correa.— E. González R.— H. Figueroa. — R. Marín. — Daniel Egas M., Secretario.

6

INFORME DE LA COMISION DE HACIENDA RECAIDO EN EL PROYECTO SOBRE MODIFICACION DE LA LEY 6.415, QUE RESERVA A NAVES CHILENAS EL COMERCIO DE CABOTAJE

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Hacienda ha considerado un proyecto de la H. Cámara de Diputados, por el cual se disponen diversas medidas de fomento a la Marina Mercante Nacional.

La importancia de la iniciativa legal en estudio, en cuanto procura crear diversas medidas de estímulo para el fomento de la Marina Mercante Nacional, que por muchos títulos debiera ser una de las fundamentales de nuestra economía, ha sido debidamente apreciada por los miembros de esta Comisión, la cual dedicó preferente atención a su estudio, en el curso de las 11 sesiones que celebró para despacharla.

Las ideas fundamentales o matrices de esta iniciativa pueden sintetizarse en los siguientes puntos:

a) Franquicias tributarias, especialmen-

te en cuanto dicen relación con impuestos a la renta y amortizaciones excepcionales del capital de explotación, como un medio de propender al estímulo para el fomento y desarrollo de nuestra Marina Mercante, y

b) Reserva para las naves de la bandera nacional de 50% del transporte marítimo de la carga de importación y exportación entre Chile y países atendidos por líneas chilenas regulares de navegación.

La extremada longitud de nuestra costa, de 4.225 kilómetros, y la estrechez del territorio, de un ancho medio de 180 kilómetros, así como el hecho de que Chile se encuentra prácticamente aislado en sus fronteras terrestres por la Cordillera de Los Andes y el desierto, determinan la necesidad ineludible de extender hacia el mar un campo de expansión económica de posibilidades ilimitadas. Como es de público conocimiento, existen regiones nacionales en que el transporte marítimo es el único practicable.

En realidad, el proyecto en informe abarca tan solo un aspecto del vasto ámbito en que es necesaria la acción del legislador; el comercio de cabotaje, e, incidentalmente, algunos aspectos del comercio marítimo exterior. Podrían enumerarse muchos otros problemas conexos, de cuya solución armónica dependería el futuro marítimo de Chile: entre ellos, el de los astilleros y construcción naval menor y mediana; diques para reparación de naves; simplificación de la legislación marítima; política de obras de mejoramiento de puertos y modernización de las faenas; organización administrativa portuaria y aduanera; instrucción marítima, y, finalmente, el trascendental problema de la industria pesquera, cuya intensificación podría solucionar fácilmente la escasez alimenticia que padecemos. A ninguno de ellos toca el proyecto en estudio, dada la imposibilidad de abarcar en un solo conjunto una tarea de tan vastas proporciones.

En materia de Marina Mercante, nuestra existencia en 1952 era de 47 barcos de-

dicados al cabotaje, con un total de 126 mil toneladas, y de 17 dedicados al servicio exterior, con 129 mil toneladas: o sea, prácticamente, la mitad del tonelaje total se dedica a cada especialidad.

Dentro de todo este tonelaje, existen 13 barcos, con 30.500 toneladas, que han pasado los 40 años de servicios y exceden, por lo tanto, en más de 10 años el límite máximo que se ha estimado como vida útil de una nave; otros 20 exceden también ese límite y se encuentran sobre los 30 años de servicios, con 67.500 toneladas, en total.

Sólo 6 naves, con 19.684 toneladas en total, tienen entre 20 y 30 años de edad, y 3 únicamente, con 10.530 toneladas, entre 10 y 20 años.

Por otra parte, es alentador constatar que nuestra flota mercante cuenta con 24 naves, que suman 140 mil toneladas, que tienen menos de 10 años. Es ciertamente un pequeño porcentaje de naves modernas y eficientes, que constituyen una base inapreciable para cimentar nuestro futuro marítimo; pero que no constituye por sí solo la Marina Mercante que nuestra Patria necesita para ocupar, dentro del comercio mundial, el lugar que le corresponde.

En el año 1952, se movilizó en barcos nacionales de cabotaje un total de carga de 2.748.000 toneladas, con un valor de 9.270.000.000 de pesos.

En el mismo período, se movilizaron 2.200.000 toneladas de importaciones y 4.300.000 de exportaciones, con un valor total superior a 41.600 millones de pesos.

Más de la mitad de este tráfico lo constituye la exportación de minerales a granel, especialmente hierro y salitre, que se transporta íntegramente en barcos extranjeros, y la importación de petróleo y combustibles líquidos, en la cual sólo ahora último ha entrado a competir un petrolero nacional, el "Sonap".

En la carga general, que sumó 477 mil toneladas de importación y 423 mil toneladas de exportación, nuestra Marina Mercante participó con el 50,50% de las im-

portaciones y el 42,56% de las exportaciones. Cabe observar que el comercio marítimo constituye el 98% del total de las importaciones y exportaciones del país, pues el comercio terrestre hacia o desde Bolivia y Argentina es muy pequeño.

La aspiración de la Marina Mercante Nacional es de llegar a movilizar el 50% de la carga total que entra o sale del país, dejando el 50% restante a los demás países. Se ha calculado, tomando como base un promedio de 13 dólares por tonelada de carga transportada, que ello produciría un ahorro de 50 millones de dólares anuales en divisas.

Las necesidades mínimas del país, en materia de tonelaje, en líneas muy generales, son los siguientes: para el servicio de cabotaje, entre 10 y 14 naves para carga general, con un tonelaje total de 40 mil toneladas: un barco carbonero de unas 5 mil toneladas; 3 barcos para el servicio regional de Puerto Montt-Chiloé y Aisén, con 9 mil toneladas en total, y 2 ó 3 petroleros para trasladar la producción nacional y la que se seguirá importando por algún tiempo: con un total de 16 mil toneladas. En resumen, 70 mil toneladas que incluyen aquellas en actual servicio, que deben reemplazarse, por ser tan antiguas que su explotación resulta antieconómica y pasa a constituir un peligro para la economía nacional.

En lo que respecta al comercio exterior, para que nuestra Marina Mercante pueda transportar el porcentaje de la carga total a que lógicamente tiene derecho, se necesitarán no menos de 25 barcos nuevos, con un tonelaje total de 230.000 toneladas, incluyendo también aquella parte del tonelaje a flote que debe reemplazarse por haber pasado con exceso el límite de edad que hace operable un barco en tráfico internacional e intercontinental.

Obvio es decir que esta es la aspiración ideal sostenida por la Marina Mercante Nacional. Cualquier parte de ella que se cumpla, constituirá un aporte efectivo a la economía del país y evitará la consiguiente huida de divisas.

También conviene advertir expresamente que la ley en proyecto no otorga a los armadores ni los medios, ni las facilidades directas para la adquisición de una sola tonelada a flote. Ella representa sólo la creación del clima necesario para que nuestra Marina Mercante pueda desarrollarse sin mayores inconvenientes, en la medida en que los propios capitalistas puedan expandirla. Reúne, simplemente, las modificaciones indispensables a la legislación vigente para intensificar el interés del inversionista en desviar una parte de los capitales que hoy encuentran fácil crédito en actividades menos peligrosas y más remuneradoras, hacia las empresas marítimas. Se han aplicado principios generales ya adoptados por el legislador frecuentemente cuando ha querido fomentar actividades determinadas, que para el Fisco resultan, a la postre, una inversión que devuelve multiplicados los aparentes renunciamentos que constituyen en general las facilidades tributarias y de orden administrativo que suelen encerrar tales leyes de fomento.

La Comisión de Hacienda no discute la necesidad de fomentar, por todos los medios posibles, el incremento de nuestra flota marítima, convencida como está del significativo e importante rol que el comercio de transporte desempeña en el abastecimiento e intercambio de productos, especialmente en nuestro país, que tiene una configuración geográfica tal, que pone en mayor evidencia los problemas relacionados con esta actividad económica. Igualmente, no desconoce la vinculación directa que el comercio de transporte tiene con otras actividades económicas y el sensible reflejo que en ellas acusa cualquiera declinación, estancamiento o auge de nuestra Marina Mercante.

La iniciativa en estudio importa una renuncia, por parte de la Caja Fiscal, a ingresos del orden de los 130 millones de pesos anuales. Esta Comisión no ha tenido inconvenientes en aceptar esta aparente renuncia de ingresos, ya que con la capitalización de nuestra Marina Mercante, obtenida como consecuencia de las medidas

de fomento que se estudian, se resarcirá con creces el Estado del transitorio sacrificio que acusará la Caja Fiscal. Por otra parte, las medidas en proyecto que importan normas de ayuda indirecta para esta actividad tan importante de nuestra economía, resultan ser las menos gravosas para el Estado, que se encuentra seriamente empeñado en llevar adelante una política naviera de fomento, sin que tenga ésta que basarse en un plan de subvenciones o en el de una fuerte inversión directa de capitales.

El artículo 1º define el comercio de cabotaje, manteniendo la reserva que de él hiciera la legislación vigente a las naves chilenas.

En el proyecto de la H. Cámara de Diputados se incluía en el concepto de cabotaje el tratamiento de pasajeros, lo que, a juicio de esta Comisión, no es conveniente, porque nuestra flota no cuenta con barcos apropiados para tal transporte y parece muy difícil que, en un futuro cercano, se puedan adquirir las naves apropiadas para efectuarlo, motivo por el cual ha suprimido dicha reserva.

Este artículo suprime, además, la facultad existente de autorizar, a título de reciprocidad, el comercio de cabotaje a ciertas naves extranjeras, pues ello importa, en el hecho, la posibilidad de que aquellos países en que no sea económicamente conveniente el comercio de cabotaje, puedan invadir nuestros propios mercados.

En el artículo 2º se deja abierta la puerta para que el Presidente de la República autorice el cabotaje en naves de la Armada o naves mercantes nacionales, en casos de deficiencia de las nacionales dedicadas a este comercio.

Se ha eliminado, en concordancia con el artículo anterior, lo referente al transporte de pasajeros y se le han introducido pequeñas enmiendas de redacción, para hacer más claros su texto. Esta disposición es casi exacta a la contenida en el inciso tercero del artículo 1º de la ley 6.415, que se deroga en este proyecto.

El artículo 3º define lo que deberá en-

tenderse por nave chilena. Para que tal cosa ocurra, deberá estar matriculada en puertos chilenos y su propietario, capitán, oficialidad y tripulación ser chilenos.

Esta disposición se diferencia de la ley vigente en que ésta exige que las tres cuartas partes de la tripulación sea chilena, en tanto que el proyecto estipula la totalidad de la tripulación, así como sus propietarios.

Como de lo anterior se desprende que las naves chilenas no podrán navegar con personal extranjero y puede acontecer que ello sea necesario en determinados casos, ya sea por tratarse de barcos nuevos u otra circunstancia técnica, se contempla la excepción, al autorizar a la Dirección del Litoral y Marina Mercante para que pueda, cuando ello sea indispensable, contratar personal extranjero.

Este mismo artículo contempla el caso de las sociedades dueñas de naves, disponiendo que para que dichas naves se consideren chilenas debe estar, por lo menos, el 75% de capital de la Sociedad en manos de chilenos. De esta manera se evita la transgresión encubierta del precepto, mediante la formación de sociedades que sólo sean nacionales en el nombre.

Por último, se dispone, en forma terminante, que no se podrá autorizar el uso de bandera nacional a las naves mercantes que no cumplan con los requisitos señalados anteriormente.

Esta Comisión estimó conveniente hacer una excepción a esta rígida regla, cuando se trata de conflictos internacionales que afectan seriamente la normalidad del comercio marítimo del país con el exterior, facultado al Presidente de la República para que, en tales casos, autorice a determinadas naves, a título transitorio, el uso del pabellón nacional, cuando esas naves se encuentren contratadas por plazos fijos por firmas nacionales.

El artículo 4º define lo que deberá entenderse, para los fines de la ley; nave de servicio público y nave de servicio particular.

Las primeras son aquellas que están des-

tinadas al transporte de carga de cualquier embarcador que se interesa por ocupar sus servicios.

Las segundas son aquéllas que están destinadas exclusivamente al transporte de mercaderías o productos de propiedad de sus armadores o de una determinada empresa. En este caso, deberán celebrarse contratos, los cuales serán aprobados por el Ministerio de Economía.

Esta Comisión ha considerado más propio darle tal enunciación a las naves y no a los armadores, como lo hace la H. Cámara de Diputados, ya que se puede dar el caso de un armador que sea propietario de naves destinadas al transporte general de carga, y también de naves destinadas exclusivamente al transporte de sus propios productos. En este caso, el armador tendría la calidad de servicio público y de servicio privado, a la vez. Con la redacción propuesta, se salva este inconveniente.

Sólo a las naves de servicio público se les aplican las disposiciones relativas a contabilidad, exigencias generales de servicio de carga, tarifas y agentes de cobotaje. Así lo dispone el artículo 5º del proyecto, el cual se le ha introducido la modificación correspondiente para que esté de acuerdo con lo expuesto anteriormente.

El artículo 7º es una novedad de la en proyecto y uno de los pilares en que se basa el fomento a la Marina Mercante Nacional.

La ley 6.415 establece que se podrán hacer, sobre el valor de adquisición de las naves, embarcaciones menores y materiales, castigos anuales de hasta un 5% sobre las primeras y de hasta un 10% sobre las segundas y últimos. Se ha estimado que una de las formas más positivas de auxiliar a la industria marítima es la de permitirle una rápida amortización del material a flote y muelles, lo que hacen países como Inglaterra y Suecia, en que se puede amortizar anualmente hasta un 40% y un 100% de los barcos, respectivamente.

En el fondo, dicha posibilidad sólo representa, para el Fisco, un sacrificio de orden inmediato, el cual, a la vuelta de al-

gunos años, deja de tener consecuencias tributarias. En el año 1952, el castigo de un 5% sobre el valor de las naves fué, en total, de 118 millones de pesos, aproximadamente, lo que significó a las empresas el no pago de 17 millones, más o menos. En el hecho, las empresas navieras no podrán hacer amortizaciones muy superiores a dicho 5%, que rige actualmente; pero se deja abierta la puerta para que la efectúen hasta un 20%, si ello es posible. En estricto derecho, el aumento de la amortización no representa una liberación de impuestos, sino sólo una dilación en su pago.

El inciso final de este artículo deja a salvo los legítimos intereses de empleados y obreros, cuando dicha amortización sea superior al 10% del valor de las naves y elementos marítimos.

El artículo 8º contiene otra idea nueva de importancia fundamental en la industria. En él se obliga a las empresas navieras y de muelles a formar un fondo de renovación del material, el cual permitirá, en un plazo relativamente corto, incrementar el tonelaje a flote en forma apreciable. Las sumas destinadas a este fondo no podrán ser distribuidas como dividendos o empleadas en un objeto distinto del señalado, el cual es adquirir nuevas unidades, remolcadores, lanchas y demás elementos marítimos. Sin embargo, y como una consecuencia de lo mismo, se autoriza para que dicho fondo pueda usarse como garantía de empréstitos destinados al fin señalado. Las sumas que compondrán este fondo, que no podrán ser inferiores al 20% anual de la renta líquida de cada empresa, estarán liberadas de todo impuesto, debiendo capitalizarse definitivamente cuando se adquieran las nuevas unidades o elementos.

Por último y para garantizar los intereses de los empleados y obreros, se dispone que dicho fondo no podrá ser considerado como gasto que rebaje la utilidad líquida, para los efectos de las participaciones y gratificaciones que les correspondan.

No puede calcularse matemáticamente la menor entrada teórica que este artículo producirá en arcas fiscales. Podría consi-

derarse como referencia y basándonos en datos correspondientes a 1952, que las utilidades, en ese año, llegaron a 300 millones de pesos. Aplicando el 20% a esa suma, llegaríamos a unos 60 millones de pesos, que deberían pagar, por impuestos, alrededor de 14 millones de pesos.

El artículo 9º es también nuevo y contiene la idea de autorizar a las empresas para revalorizar anualmente las naves y demás material a flote, igualmente que las lanchas y muelles, de acuerdo con las disposiciones de la ley N° 11.575, en plena vigencia, fijándole como valor máximo el correspondiente a los costos de reposición.

Al respecto, esta Comisión, en el deseo de hacer posible el crecimiento rápido y efectivo de nuestra Marina Mercante, ha creído conveniente exceptuarla del pago del impuesto a la revalorización que fija el artículo 27 de la ley N° 11.575, y que alcanza al 4% del valor, aplicable por una sola vez. La intervención de Impuestos Internos deja a salvo el interés fiscal evitando que se cometan evasiones tributarias en revalorizaciones fraudulentas o exageradas.

Los artículos 10, 11, 12 y 13, del Título III, concernientes a las condiciones generales del servicio de cabotaje, son sólo disposiciones de la ley vigente cuya redacción se ha mejorado y modificado en detalles que simplifican su aplicación.

El artículo 14 propende a asegurar las condiciones de vida de los habitantes de las provincias más alejadas o de cualquiera que esté afectada de un déficit alimenticio. Es reproducción de la ley en vigor, con la enmienda de referirse a todo el litoral, en tanto que la ley N° 6.415, sólo la hacía aplicable a las provincias del Norte y extremo Sur del país.

Los artículos 15 y 16 contienen diversas disposiciones cuya sola lectura ahorra todo comentario y son reproducidas textualmente de la ley existente.

Esta Comisión ha suprimido el inciso primero de este artículo por referirse a esa materia, en forma más precisa, el inciso final del artículo 18.

Otra modificación de importancia, respecto de la legislación vigente, está contenida en el Título IV de las tarifas y, especialmente, en el artículo 18.

La ley N° 6.415 establece que las tarifas serán fijadas por el Presidente de la República y no podrán ser alteradas hasta después de un año de vigencia. En la práctica, ocurre frecuentemente que, por el estudio de las nuevas tarifas y de las contabilidades y demás factores determinantes de ellas, no se promulga oportunamente el decreto que las reemplaza y las empresas deben continuar operando a pérdida con tarifas que no responden a costos posteriores.

Esta situación se soluciona en este artículo al conceder al Presidente de la República un plazo de 30 días para pronunciarse sobre las tarifas, disponiendo que, en el caso que transcurra dicho plazo sin pronunciarse, ellas regirán automáticamente desde el cumplimiento de él.

El artículo reemplaza también la antigua Comisión proponente de tarifas, compuesta por 19 personas y que muchas veces no se reunía o no lo hacía oportunamente, por la Comisión de Tarifas y Transportes Marítimos, compuesta sólo de 6 miembros. La Honorable Cámara de Diputados proponía que estuviera integrada por 9 personas, pero esta Comisión estimó más efectiva y expedita una Comisión con menos personas.

El artículo 19 permite, dentro del año de vigencia y cuando circunstancias especiales así lo justifiquen, modificar las tarifas por el resto del mismo período, disposición nueva que salva circunstancias de frecuente ocurrencia.

El artículo 20 contiene necesarias sanciones para el incumplimiento de las tarifas aprobadas.

El artículo 21 establece la obligación, por parte de los armadores de cabotaje que hagan el servicio público, de transportar gratuitamente las valijas de correspondencia que el Servicio de Correos les entregue, a bordo de sus naves. Esta obligación no alcanza al transporte de encomiendas postales, el cual estará regido por normas que se consultarán en el Reglamento respectivo, el cual deberá contener disposiciones que indemnicen a los armadores por este servicio. Se refiere a esta materia el artículo 4º transitorio del proyecto.

Esta Comisión se permite advertir a los Honorables Senadores que, al respecto, están de acuerdo tanto los armadores como el Servicio de Correos y Telégrafos.

El artículo 22 del proyecto de la Honorable Cámara de Diputados entrega a la Subsecretaría de Transportes, conjuntamente con la Comisión de Tarifas y Transportes, la vigilancia del cumplimiento, por parte de los armadores y empresarios, de las obligaciones que se hubieren contraído con motivo de la fijación de las tarifas. Esta Comisión de Hacienda prefiere que dicha vigilancia siga a cargo del organismo técnico respectivo como es la Comisión de Tarifas y Transportes, motivo por el cual ha rechazado el artículo.

El artículo 23 del proyecto de la Honorable Cámara, que pasa a ser 22 en virtud del rechazo del anterior, es una de las disposiciones más importantes de la ley en proyecto, y como tal, esta Comisión tomó conocimiento de los antecedentes favorables y contrarios a ella, oyendo especialmente a los representantes de diversas compañías extranjeras de navegación que hicieron presente sus puntos de vista respecto a él.

En instrucciones dadas por oficio N° N° 254, de 23 de marzo de 1950, del Ministerio de Economía al Consejo Nacional de Comercio Exterior, se establecieron una serie de medidas administrativas tendientes a favorecer el transporte del 50%

de las mercaderías que entran o salgan del país en barcos chilenos. Tal política determinó de inmediato un aumento en la demanda de fletes para naves nacionales y ha sido factor decisivo del aumento del tonelaje de nuestra flota mercante en los últimos seis años. El proyecto consagra legalmente dicha disposición en los términos que contiene este artículo.

Si bien a primera vista la medida enunciada parece discriminatoria frente a los países que comercian con nosotros, en el fondo consagra el derecho de los países que nos venden o nos compran a transportar el otro 50% de la mercadería, en sus propios barcos, dejando aún el remanente que hubiere, si no se hace uso completo de esta facultad, para la marina de terceras potencias interesadas.

Las empresas marítimas extranjeras, que operan en nuestro comercio internacional, hicieron oír en la Comisión su opinión contraria a la disposición enunciada, que indudablemente las afecta en vitales intereses, opinión que hubimos de desestimar, perseverando en el propósito de aprobar la ley en forma que permita en cortos años a nuestro país disponer de una flota mercante capaz de transportar la mitad de nuestra producción e importaciones hacia o desde los mercados exteriores, sin vernos abocados al peligro de que por conflictos internacionales u otra causa repentina cualquiera, que obligue a las líneas regulares extranjeras a suspender sus recorridos, nos veamos sin tonelaje a flote capaz de surtirnos de productos exteriores esenciales y sin permitirnos la exportación de aquellos producidos en el país.

Concordante con este artículo, se aprobó un artículo transitorio destinado a suplir la actual deficiencia de tonelaje de la Marina Mercante, ya que en el día de hoy no sería capaz de absorber la nueva demanda de fletes que ocasionará la vigencia del artículo comentado, en las materias que allí se mencionan: minerales a

granel, combustibles líquidos, salitre, y cobre.

Esta Comisión ha rechazado la parte final del inciso primero de este artículo, porque él vulnera facultades privativas del Presidente de la República, como es la de dictar los Reglamentos que se aprueben por el Congreso Nacional. Por lo demás, ya existe una Comisión de Tarifas y Transportes, a que se refiere el artículo 18 del proyecto, la que está encargada de vigilar el cumplimiento de las disposiciones de esta ley.

Los artículos 24 al 29 del proyecto de la Honorable Cámara, que pasan a ser 23 al 28, en virtud del rechazo anteriormente citado, reproducen las disposiciones vigentes en la ley N° 6:415, con ligeras modificaciones de redacción y referencias.

El artículo 30, que pasa a ser 29, contiene disposiciones destinadas a resguardar la eficiencia de nuestra Marina Mercante, al obligar, por una parte, que las naves que ingresen a la matrícula nacional en el futuro deberán tener la más alta clasificación en los Registros o Sociedades destinadas a efectuar esta catalogación; y por otra a exigir que dichas unidades no tengan más de 10 años de edad.

Actualmente existe un porcentaje muy crecido de buques viejos en nuestra flota, determinando un elevado costo de explotación, que influye en la fijación de las tarifas. Se salva este inconveniente con la disposición comentada.

El artículo 31, que pasa a ser 30, simplifica considerablemente las faenas y tramitaciones allí enunciadas, manteniendo, en sus líneas generales, el mismo sistema vigente. Omite trámites inútiles establecidos por la Ley de Navegación de 1878, como la firma del zarpe por el Gobernador y el Agente de Correos, que hoy no se justifican, dejando sólo intervención a la autoridad marítima.

La liberación de ciertos impuestos y la eliminación de algunas tramitaciones, producirá al Fisco una menor entrada calcu-

lada en sólo 800.000 pesos y ha sido solicitada insistentemente por los armadores, arguyendo que la entrada fiscal por estos conceptos es escasa y desproporcionada frente a las molestias innecesarias que les ocasiona.

El artículo 33 del proyecto de la Honorable Cámara de Diputados ha sido rechazado por considerarlo innecesario y sin relación directa con el proyecto mismo.

El artículo 34, que pasa a ser 32, extiende las incompatibilidades que actualmente tienen los funcionarios de la Subsecretaría de Comercio, para ser designados directores en empresas navieras, a todos los integrantes de los Ministerios de Defensa Nacional y Economía y de la Superintendencia de Aduanas.

El artículo 36, que pasa a ser 34, es una lógica consecuencia de los beneficios acordados por la ley a las empresas navieras nacionales y del propósito del legislador de crear para el país una Marina Mercante poderosa. Sería perjudicar los intereses nacionales enajenar naves adquiridas y mantenidas con ayuda de las facilidades otorgadas por la legislación en proyecto y de ahí la gravísima sanción impuesta para aquellos que infrinjan tal disposición.

Los artículos 37 y 38, que pasan a ser 35 y 36, respectivamente, contienen tres disposiciones modificatorias de la ley de la renta que constituyen un verdadero sacrificio que impone "momentáneamente" esta ley al Erario, en beneficio directo del futuro de nuestro comercio marítimo. Esta Comisión analizó detenidamente las disposiciones y llegó a la conclusión de que ella es precisamente la piedra angular del proyecto en materia impositiva.

La letra a) del artículo 35 suprime el impuesto de segunda categoría sobre los dividendos que repartan a sus accionistas las empresas navieras nacionales, hasta

el monto del 10% de su capital y reservas.

Esta liberación podría alcanzar un máximo teórico de 40 millones de pesos de menor entrada fiscal, si las empresas navieras tuvieran utilidades que llegaran al 10% del capital y reservas; pero considerado de acuerdo con las cifras de utilidades reales de dichas empresas, representa sólo una menor entrada de 21 millones de pesos.

La Comisión estimó de positivo beneficio para los propósitos fundamentales de esta ley esta liberación, que, por una parte no constituye un sacrificio de gran entidad para el Fisco, y, por la otra, representa un incentivo importante para el pequeño capitalista, al cual aumenta en forma sensible el interés por llevar sus ahorros al incremento de las actividades navieras, tan necesarias en nuestro país.

La letra b) de este artículo contiene una norma que, en realidad, no constituye una facilidad de orden tributario, sino la consagración legal de la reiterada jurisprudencia de los tribunales.

El artículo 38, que pasa a ser 36, dispone que durante el plazo de 10 años, las empresas navieras y de lanchaje y muelle nacionales pagarán sólo el 50% de la tasa vigente para la tercera categoría de la Ley de la Renta.

Cálculos prudentes hacen subir a 10 millones de pesos la menor entrada fiscal por este concepto.

Este mismo artículo obliga a las empresas favorecidas con las exenciones o rebajas tributarias a invertir íntegramente ese valor en adquirir nuevas unidades o elementos marítimos.

El artículo 39 del proyecto de la Honorable Cámara, ha sido rechazado, por ser materia ajena al proyecto y que debe consignarse en otro que diga relación con el Estatuto Administrativo o con la Subsecretaría de Transportes.

El resto de las disposiciones son las mismas que actualmente rigen esta mate-

ria, con pequeñas modificaciones de redacción.

Vuestra Comisión, en mérito de las razones expuestas en el curso de este informe, tiene el honor de recomendaros la aprobación del proyecto, con las siguientes modificaciones:

Artículo 1º

Ha suprimido las palabras "pasajeros y".

Artículo 2º

A continuación de la palabra "Armada" ha agregado la siguiente frase: "o mercantes nacionales"; suprimiendo las palabras "particulares o de servicio exterior o naves" que la siguen. Asimismo, ha suprimido la frase: "de pasajeros o de determinada carga" que figura a continuación de la palabra "cabotaje", y la frase final que dice: "y señalar los funcionarios facultados para otorgar estas autorizaciones".

Artículo 3º

El inciso primero ha sido redactado en los siguientes términos:

"Artículo 3º.—Es chilena la nave matriculada en puertos chilenos, cuyos propietarios, capitán, oficialidad y tripulación, sean chilenos".

En el inciso segundo se ha suprimido la frase: "en casos excepcionales" y se ha substituído la palabra "especialistas" por "personal" colocando en singular la palabra "extranjeros".

En el inciso tercero se ha substituído la palabra "entenderá" por "considerará".

Como inciso penúltimo, se ha consultado el siguiente, nuevo:

"No obstante lo anterior, en caso de conflicto internacional que afecte seriamente la normalidad del comercio marítimo de Chile con el exterior, o de inminen-

te peligro de tal conflicto, el Presidente de la República estará facultado para autorizar a título transitorio el uso del pabellón nacional a determinadas naves que no cumplan con dichos requisitos y que se encuentren contratadas por firmas nacionales. Dicha autorización solamente podrá tener efecto mientras dure la situación de emergencia mencionada y las naves así autorizadas no gozarán de los beneficios que ésta u otras leyes concedan a las naves chilenas. El Presidente de la República fijará las normas respecto a tráfico y tripulación a que deberán sujetarse estas naves mientras naveguen bajo bandera nacional".

Artículo 4º

Se ha sustituido por el siguiente:

"Artículo 4º.— Para los efectos de la presente ley, las naves nacionales se considerarán naves de servicio público o de servicio particular, según la clase de servicios a que estén destinadas.

Naves de servicio público son aquellas que están destinadas al transporte de carga de cualquier embarcador que se interese por ocupar sus bodegas.

Naves de servicio particular son aquellas que están destinadas al transporte exclusivo de materias primas y materiales de propiedad de sus armadores o de una determinada empresa, transporte que se regirá por contratos que deberán ser aprobados por el Ministerio de Economía".

Artículo 5º

Se ha sustituido la frase: "los armadores que hagan el" por esta otra: "las naves de".

Artículo 6º

La palabra "pueda" que figura al final, ha sido sustituida por "puedan".

Artículo 7º

En la letra a) se ha sustituido la palabra "tanques" por "cisternas".

En la letra d) se ha suprimido el artículo "la" que figura antes de la palabra "adquisición" y las palabras "de las naves" que se consultan a su continuación.

En el inciso final se ha suprimido la frase: "del valor de adquisición".

Artículo 8º

En el inciso primero se ha suprimido la frase final que dice: "o en la transformación de naves y mejoras de las mismas".

En el inciso segundo se ha agregado la conjunción "o" después de la palabra "dividendos".

En el inciso tercero se ha suprimido la frase: "de renovación y ampliación de la flota" y se ha agregado al final, sustituyendo el punto (.) por una coma (,), lo siguiente: "debiendo capitalizarse definitivamente cuando se adquieran las nuevas unidades o elementos".

El inciso cuarto ha sido rechazado.

Artículo 9º

En el inciso primero, sustituyendo su punto final (.) por una coma (,), se ha agregado la siguiente frase: "en conformidad a las disposiciones de la ley N° 11.575, sin que les sea aplicables el impuesto establecido en el artículo 27 de la citada ley".

Artículo 10

En el inciso primero se ha sustituido la palabra "requiere" por "requerirá".

Artículo 11

Se han sustituido las palabras "un mes" por "tres meses".

Artículo 12

En el inciso primero se ha sustituido la frase: "hecho voluntario o culpa" por la palabra "responsabilidad", y se ha sustituido su punto (.) final por una coma (,), agregando la siguiente frase: "por cuenta del armador".

Artículo 13

A continuación de la palabra "armadores" se ha agregado "nacionales".

Entre las palabras "en" y "caso" se ha agregado el artículo "los", colocando en plural la palabra "caso".

Se ha rechazado la frase: "de que el pasajero o el embarcador sean deudores morosos y en los demás casos".

El punto final (.) se ha sustituido por una coma (,), agregando la siguiente frase: "o cuando el pasajero o el embarcador sean deudores morosos de la firma respectiva".

Artículo 14

En el inciso primero se ha agregado, antes de la palabra "valijas" el artículo "las".

En el inciso segundo se ha sustituido la frase: "el transporte de estos productos, se podrá hacer con la intervención directa de la autoridad marítima en el puerto de embarque y" por esta otra: "su transporte se hará".

Artículo 15

El inciso primero de este artículo ha sido suprimido.

En el inciso cuarto, que pasa a ser tercero, se ha agregado a continuación de la palabra "armador", la siguiente "por".

Artículo 17

Entre las palabras "últimas" y "mercaderías" se ha agregado el artículo "las".

Artículo 18

En el inciso primero se ha suprimido la frase: "por el Subsecretario de Transporte, que la presidirá".

A continuación de la palabra "Lacustre se ha agregado la siguiente frase: "del Ministerio de Economía", sustituyendo el relativo "que" que figura a continuación, por la palabra "quien".

Ha suprimido también la frase: "en ausencia del Subsecretario", y ha sustituido la palabra "tres" que figura dos veces antes de "representantes", por la siguiente: "dos".

En el inciso segundo, se ha colocado al final, sustituyendo el punto (.) por una coma (,) la frase: "citada por su presidente", eliminándose de la primera parte.

En el inciso tercero se ha sustituido la palabra "cinco" por "cuatro" y se ha agregado al final, sustituyendo el punto (.) por una coma (,) lo siguiente: "a lo menos".

Como inciso cuarto, se ha aprobado el siguiente, nuevo:

"Los acuerdos se adoptarán por mayoría de votos. En caso de empate, decidirá el Presidente".

El inciso cuarto del proyecto de la Honorable Cámara ha sido rechazado.

En el inciso sexto, se ha sustituido la frase "1º de abril" por "último día de febrero".

En el inciso final se han sustituido las palabras "se pronunciará" por "deberá pronunciarse".

Asimismo, se han suprimido las frases "en todo caso" y "a petición de cualquiera de los componentes de la Comisión de Tarifas y Transportes Marítimos".

Como frase final se ha agregado, después del punto (.), la siguiente: "En todo caso, regirá automáticamente a partir desde esa fecha".

Artículo 19

A continuación de la palabra "cabota-

je” se han agregado las siguientes: “y de”. Asimismo, después de la frase: “podrán ser modificadas” se ha agregado la siguiente: “de acuerdo con el procedimiento establecido en los artículos anteriores”. Se ha suprimido la palabra “así” que figura entre “tarifas” y “modificadas”.

Artículo 20

Ha sido sustituido por el siguiente:

“Artículo 20.— El cobro de tarifas distintas a las aprobadas será sancionado con una multa, de cargo del armador, igual a diez veces la diferencia que resulte entre la tarifa oficial y la cobrada”.

Artículo 21

Ha sido sustituido por el siguiente:

“Artículo 21. — Los armadores de cabotaje de servicio público transportarán gratuitamente en sus naves las valijas de correspondencia que el Servicio de Correos y Telégrafos les entregue para su conducción, con excepción de las encomiendas postales, cuyo transporte se sujetará a las normas que establezca el reglamento respectivo”.

Artículo 22

Ha sido rechazado.

Artículo 23

En el inciso segundo se ha sustituido la palabra “regulares”, como asimismo la frase final, desde donde dice: “El Ministerio de Economía. . . , etc.

En el inciso segundo se ha sustituido la frase: “El Ministerio de Economía o” por la palabra “la” y reemplazado la palabra “correspondiente” por “competente”.

La frase “de la presente disposición” se ha sustituido por: “del inciso anterior”

y se ha suprimido la frase “importador, exportador o embarcador”.

Artículo 24

Pasa a ser artículo 23.

En el inciso primero se han sustituido las palabras “dedicarse a” por estas otras: “para atender”. Asimismo, se ha sustituido la palabra “es” que figura a continuación de “litoral” por esta otra: “será”; y las palabras finales “la resolución” por “esa autorización”.

En el inciso segundo se han sustituido las palabras “de cabotaje” por “nacionales” y “realizar” por “atender”. Asimismo se ha reemplazado la palabra final “faenas” por “funciones”.

El inciso tercero ha sido rechazado.

El inciso cuarto, que pasa a ser tercero ha sido redactado en la siguiente forma:

“Podrán ser agentes de naves extranjeras, los agentes de naves nacionales y aquellas personas naturales o jurídicas, autorizadas para desempeñarse como tales, quienes sólo actuarán con las naves y compañías que representen”.

En el inciso final se han sustituido las palabras “cabotaje” por “naves”; “dedicarse a” por “atender”; y “propias naves” por “propios barcos”.

Artículo 25

Pasa a ser artículo 24.

En el inciso segundo, se ha sustituido la palabra “puede” por “podrá”, colocándose en plural la palabra “caso” y agregando “exterior” después de “guerra”. Asimismo, se han suprimido las frases “trastornos sociales” y “y desde la fecha de su llamado”. Las palabras: “quedará sometido” se han sustituido por “quedando sometidas”.

Los incisos tercero y cuarto han sido sustituidos por el siguiente:

“Desde el momento de la requisición de las naves, serán de cargo del Estado el cumplimiento de las leyes sociales, los se-

guros, y gastos de mantenimiento en servicio y de explotación. El Estado deberá pagar, además, las indemnizaciones que procedan por dicha requisición”.

Artículo 26

Pasa a ser artículo 25.

En el inciso primero, se ha sustituido la frase: “los servicios de cabotaje” por “la Marina Mercante Nacional”. El artículo “la” que figura antes de la palabra “Marina”, ha sido suprimido, como asimismo la palabra “Nacional”.

El inciso segundo ha sido suprimido.

Artículo 27

Pasa a ser artículo 26.

El inciso primero ha sido redactado en los siguientes términos:

“Artículo 26.— Para cumplir las funciones que le encomienda la presente ley, la Comisión de Tarifas y Transportes Marítimos podrá requerir de las oficinas fiscales, empresas navieras y de lanchas y muelles, la exhibición de los documentos relativos a la materia que se desee investigar”.

Como inciso segundo, se ha consultado el siguiente nuevo:

“También vigilará el cumplimiento, por parte de los armadores y empresarios de lanchas y muelles, de las obligaciones que hubieren contraído al fijarse las tarifas”.

El inciso segundo, que pasa a ser tercero, ha sido redactado en la siguiente forma:

“Queda prohibido a la Comisión y a sus miembros, divulgar cualquier antecedente que se les hubiere proporcionado, de acuerdo con lo dispuesto en el inciso primero de este artículo”.

En el inciso final, se ha sustituido la frase inicial “En caso de infringir” por esta otra: “La persona que infrinja”.

Artículo 28

Pasa a ser artículo 27.

En el inciso primero, se han sustituido las palabras “especial diversa” por “ya establecida”.

El inciso segundo ha sido redactado en los siguientes términos:

“En caso de reincidencia dentro del término de un año podrá duplicarse dicha multa.

Artículo 29

Pasa a ser artículo 28.

En el inciso primero, se ha suprimido la palabra “Nacional”, que figura a continuación de “Mercante”.

Las referencias que se hacen a los artículos “27 y 24”, se han sustituido por “26 y 23”, respectivamente.

El inciso segundo ha sido rechazado.

Como inciso segundo, se ha consultado el penúltimo, sin modificaciones.

Como inciso tercero, se ha consultado el siguiente:

“Contra la resolución administrativa que deniega el reclamo, podrá irse de apelación ante la respectiva Corte de Apelaciones, dentro del plazo de cinco días. No procederá, en este caso, el recurso de casación”.

Como inciso cuarto, se mantiene el que venía en ese lugar de la Honorable Cámara.

Como inciso final se ha colocado el inciso tercero del proyecto, sin modificaciones.

Artículo 30

Pasa a ser artículo 29.

En el inciso primero, se han sustituido las palabras “Lloyd’s Register” por “Registro del Lloyd de Londres” y se han suprimido las palabras “su equivalente”.

En el inciso segundo, se han suprimido las palabras “ser nuevas o”.

Artículo 31

Pasa a ser artículo 30.

El inciso tercero ha sido redactado en los siguientes términos:

“Las naves chilenas a cargo de capitanes con más de cinco años de mando, no estarán obligadas a emplear prácticos en puertos artificiales, salvo que, por circunstancias calificadas, así lo disponga la Dirección del Litoral y de Marina Mercante”.

La frase inicial del inciso cuarto, que dice: “Las naves nacionales en los puertos de la República formalizarán en papel simple las tramitaciones...” ha sido sustituida por esta otra: “Cuando se trate de naves nacionales en puertos del país, se formalizarán en papel simple los trámites...”.

A continuación de la palabra “sitios”, se han agregado las siguientes: “aduanero-portuarios”, y se han sustituido las palabras “arreglo de cronómetros” por “inspecciones técnicas reglamentarias”.

En el inciso quinto, se ha agregado como frase inicial la siguiente: “El trámite de los despachos de...”, sustituyéndose las palabras “tramitarán sus despachos en el primer” por estas otras: “se hará en el”.

Asimismo, se han sustituido las palabras “los que” que figuran a continuación de “cada viaje”, por “y ellos”, y se ha agregado el posesivo “su” antes de la palabra final “viaje”. A continuación y en punto seguido (.), se ha consultado la siguiente frase: “En el caso de naves extranjeras la tramitación se hará en el primer puerto nacional en que recalen”.

Artículo 32

Pasa a ser artículo 31.

En el inciso primero, se ha suprimido la frase “entre los puertos de la costa de Chile”; se han sustituido, también, las palabras “al exterior” por “a los países limítrofes”; se han suprimido las palabras “simple” y “nacional” que figuran antes y después de “cabotaje”. Finalmente, se ha agregado a continuación de las pala-

bras “pilotaje y” la siguiente: “de las”.

En el inciso final, se han sustituido las palabras “quedan exentos” por “quedarán exentos”.

Artículo 33

Ha sido rechazado.

Artículos 34 y 35

Pasan a ser artículos 32 y 33, respectivamente, sin modificaciones.

Artículo 36

Pasa a ser artículo 34.

En el inciso primero, se ha suprimido la frase que dice: “de cabotaje o de servicio exterior acogidas o que se acojan a los beneficios de la presente ley”. Asimismo, se ha sustituido la palabra “venderse” por “enajenarse” y se ha suprimido la palabra “podrán” y el artículo “la” que figura antes de “autorización”.

En el inciso segundo, se ha sustituido su redacción por la siguiente:

“Las infracciones a esta disposición serán penadas con una multa equivalente al valor de estimación de las naves que haga la Dirección del Litoral y de Marina Mercante, sin perjuicio de la nulidad del contrato y de la responsabilidad criminal que corresponda al administrador y directores de la empresa responsable, quienes serán castigados por la justicia ordinaria, de acuerdo con los artículos 467 y siguientes del Código Penal”.

Artículo 37

Pasa a ser artículo 35.

En la letra a), a continuación de la palabra “navieras”, se ha agregado la conjunción “y”; y se ha sustituido la palabra “navales” por “nacionales”.

En la letra b), se ha sustituido la palabra “le” que figura antes de “destine” por “las”.

Artículo 38

Pasa a ser artículo 36.

En el inciso primero, se ha agregado, después de la palabra "fecha", la siguiente frase: "de publicación de la presente ley"; se ha sustituido la palabra "mueles" por "muellaje", y se han sustituido las palabras "dos tercios" por "el 50%".

En el inciso segundo, se ha sustituido la palabra "excepciones" por "exenciones" y la palabra "invertir" por "destinar", agregándose como frase final, eliminando el punto (.), la siguiente: "de la presente ley".

Artículo 39

Ha sido rechazado.

Artículo 40

Pasa a ser artículo 37.

Se ha agregado, a continuación de la palabra "fecha", la siguiente frase: "de publicación de la presente ley".

Se han modificado las referencias que se hacen a los artículos "37 y 38" por "35 y 36", respectivamente.

La frase que dice: "de la presente ley", ha sido rechazada.

La frase final que dice: "a los diques secos y flotantes y a los astilleros nacionales que se dediquen a la construcción y reparación de naves mercantes" ha sido sustituida por la siguiente: "a las empresas de construcción, carena y reparación de naves y a los astilleros y maestranzas nacionales, que se dediquen preferentemente a la misma actividad, asimilándose, para tales efectos, los diques secos y flotantes a las naves".

Artículo 41

Pasa a ser artículo 38.

Se ha sustituido la frase: "En ningún caso, las naves nacionales..." por esta otra: "Las empresas navieras nacionales de servicio exterior no...".

Las palabras "los establecidos" han sido sustituidas por "las establecidas".

Como inciso segundo de este artículo se ha consultado el siguiente, nuevo:

"Su infracción será sancionada con la multa que establece el artículo 20 de la presente ley".

Artículo 42

Pasa a ser 39, sin modificaciones.

Artículo 43

Ha sido rechazado.

Artículo 44

Pasa a ser artículo 40.

En el inciso primero, se ha sustituido la cifra "1956" por "1957", y la referencia a los artículos "37 y 38" por "35 y 36".

El inciso segundo se ha consultado como artículo aparte, con el número 41, con la siguiente redacción:

"Artículo 41.— Derógase la ley N° 6.415, de 15 de septiembre de 1939 y toda otra disposición legal contraria a la presente ley".

Artículos transitorios

Artículo 1º

El inciso primero ha sido sustituido por los siguientes:

"Artículo 1º.—Mientras las empresas navieras chilenas no se encuentren en condiciones de atender el porcentaje que les reserva el artículo 22 de la presente ley en lo que respecta a minerales a granel, combustibles líquidos, cobre de la gran minería y fruta en espacios refrigerados, el Ministerio de Economía podrá autorizar el transporte de esta carga en naves extranjeras, en la medida y durante el tiempo que lo requiera esta insuficiencia de la Marina Mercante Nacional.

Para los efectos del inciso anterior, la

Asociación Nacional de Armadores proporcionará trimestralmente al Ministerio de Economía el detalle de los tonelajes de los productos indicados que las líneas chilenas puedan transportar en los diferentes tráficos”.

En el inciso segundo, se ha agregado como frase inicial, la siguiente: “Mientras se mantengan esas condiciones...”, y se ha sustituido la referencia que se hace al artículo “23” por la de “22”.

Artículo 3º

Se ha sustituido la palabra tanques” por “cisternas” y las palabras finales “dicha clase de” por “dichos”.

Artículos 4º y 5º

Han sido rechazados.

Como artículo 4º transitorio, nuevo, se ha consultado el siguiente:

“Artículo 4º.— El artículo 21 de la presente ley regirá a contar desde el 1º de enero de 1957 y mientras tanto continuará vigente, sólo en lo que atañe el transporte de valijas de correspondencia, el artículo 19 de la ley N° 6.415.

Dentro del plazo indicado, el Presidente de la República, oyendo a la Comisión de Tarifas y Transportes Marítimos y a la Dirección General de Correos y Telégrafos, dictará el decreto supremo respectivo a que se refiere el artículo 21 de la presente ley y que fije el precio o la subvención anual que compense a los armadores nacionales por el servicio de transporte de encomiendas postales”.

Artículo 6º

Pasa a ser artículo 5º, redactado en los siguientes términos:

“Artículo 5º.— La reglamentación de la presente ley se dictará dentro del plazo

de 90 días contado desde la fecha de su publicación en el Diario Oficial”.

Con las modificaciones expuestas, el proyecto queda como sigue:

Proyecto de ley:

“Artículo 1º.—El cabotaje queda reservado a las naves chilenas bajo las condiciones establecidas en la presente ley. Se entiende por cabotaje el transporte marítimo, fluvial y lacustre de carga entre los diversos puertos del litoral y en los ríos y lagos de la República.

Artículo 2º.—El Presidente de la República, en casos de deficiencia de las empresas chilenas de cabotaje para atender las necesidades del país, podrá disponer que naves de la Armada o mercantes nacionales y extranjeras, hagan el cabotaje, en las condiciones establecidas en la presente ley y sus reglamentos, o en las especiales que en cada caso se dicten.

Artículo 3º.—Es chilena la nave matriculada en puertos chilenos, cuyos propietarios, capitán, oficialidad y tripulación, sean chilenos.

No obstante lo dispuesto en el inciso anterior, la Dirección del Litoral y de Marina Mercante podrá autorizar la contratación de personal extranjero, cuando ello sea indispensable.

Si el propietario de una nave fuere una sociedad o comunidad, se considerará chilena siempre que pertenezca a personas naturales o jurídicas chilenas las tres cuartas partes del capital social o de los derechos de la comunidad. Para los efectos de esta ley, se entenderá por persona jurídica chilena aquella cuyo capital, a su vez, pertenezca al menos en un 75% a personas naturales o jurídicas chilenas.

No se podrá autorizar el uso de la bandera nacional a las naves mercantes que no cumplan con los requisitos establecidos en el presente artículo.

No obstante lo anterior, en caso de conflicto internacional que afecte seriamente la normalidad del comercio marítimo de Chile con el exterior, o de inminente peligro de tal conflicto, el Presidente de la República estará facultado para autorizar a título transitorio el uso del pabellón nacional a determinadas naves que no cumplan con dichos requisitos y que se encuentren contratadas por firmas nacionales. Dicha autorización solamente podrá tener efecto mientras dure la situación de emergencia mencionada y las naves así autorizadas no gozarán de los otros beneficios que ésta u otras leyes conceden a las naves chilenas. El Presidente de la República fijará las normas respecto a tráfico y tripulación a que deberán sujetarse estas naves mientras naveguen bajo bandera nacional.

La dotación de cada nave será determinada por la Dirección del Litoral y de la Marina Mercante.

Artículo 4º—Para los efectos de la presente ley, las naves nacionales se considerarán naves de servicio público o de servicio particular, según la clase de servicios a que estén destinadas.

Naves de servicio público son aquellas que están destinadas al transporte de carga de cualquier embarcador que se interese por ocupar sus bodegas.

Naves de servicio particular son aquellas que están destinadas al transporte exclusivo de materias primas y materiales de propiedad de sus armadores o de una determinada empresa, transporte que se regirá por contratos que deberán ser aprobados por el Ministerio de Economía.

Artículo 5º—Las disposiciones de los Títulos III, IV y V, se aplicarán exclusivamente a las naves de servicio público.

TITULO II

De la Contabilidad de las Empresas de Servicio Público.

Artículo 6º—Tanto los armadores que

hagan servicio público como las empresas de lanchas y muelles están obligados a llevar, para el negocio naviero o portuario, una contabilidad auxiliar separada de todo otro negocio a que puedan dedicarse.

Artículo 7º—Para todos los efectos legales, salvo los del inciso final de este artículo, las empresas navieras y las de lanchaje y muellaje nacionales, harán anualmente las amortizaciones sobre el valor de adquisición del material a flote y muelles más las revalorizaciones correspondientes en cada caso, en la siguiente forma:

a) Un mínimo de 5% y hasta un máximo de 20% del valor de las naves y de los barcos cisternas para transporte de combustibles líquidos;

d) Un mínimo de 10% y hasta un máximo de 20% del valor de los remolcadores, embarcaciones y demás materiales a flotes;

c) Un mínimo de un 5% y hasta un máximo de 20% del valor de los muelles de acero y otras estructuras metálicas y del valor de los muelles de madera; y

d) Las amortizaciones acumuladas no podrán exceder en ningún caso del valor de adquisición más las revalorizaciones correspondientes.

Estas amortizaciones, en cuanto excedan del 10%, no se considerarán como gastos que rebajen la utilidad líquida para los efectos de las participaciones y gratificaciones de los empleados y obreros.

Artículo 8º—Las empresas navieras y de lanchaje y muellaje nacionales deberán destinar anualmente una cantidad que no sea inferior al 20% de su renta líquida a la formación de un fondo especial que sólo podrá emplearse en la adquisición de nuevas unidades, remolcadores, lanchas y demás elementos marítimos.

Las sumas acumuladas en dicho fondo, no podrán ser distribuidas como dividendos o empleadas en un objeto distinto al señalado. Sin embargo, el referido fondo podrá ser usado como garan-

tía de empréstitos destinados a los mismos fines, o bien, podrán las diversas compañías reunirlos en una cuenta común.

Las sumas que se destinen anualmente a este fondo, estarán liberadas de todo impuesto, debiendo capitalizarse definitivamente cuando se adquieran las nuevas unidades o elementos.

El fondo especial a que se refiere este artículo tampoco será considerado como gasto que rebaje la utilidad líquida para los efectos de las participaciones y gratificaciones de los empleados y obreros.

Artículo 9º—Las empresas navieras y de lanchaje y muellaje nacionales podrán revalorizar anualmente las naves y demás material a flote hasta un valor equivalente a sus respectivos costos de reposición, en conformidad a las disposiciones de la ley 11.575, sin que les sea aplicable el impuesto establecido en el artículo 27 de la citada ley.

La revalorización deberá ser aceptada previamente por la Dirección General de Impuestos Internos, no constituirá renta imponible para los efectos de los impuestos de categoría y de los impuestos global complementario y adicional a la renta, y será, además, considerada en el capital propio del contribuyente para todos los efectos legales.

La revalorización se hará a la fecha del respectivo balance, y se considerará al llevar a cabo los castigos que la ley indica.

TITULO III

De las condiciones generales del servicio

Artículo 10.—Para establecer o alterar servicios de cabotaje, se requerirá autorización del Presidente de la República. La respectiva resolución suprema sólo determinará las condiciones generales que deberá llenar el servicio.

Cuando sea necesario conceder o alte-

rar rutas o tráficos en explotación se deberá considerar que el conjunto de las líneas de navegación y su coordinación con otros medios de transporte aseguren la atención regular de las diversas regiones del país y tener en consideración la situación comercial del armador.

Artículo 11.—Salvo autorización especial del Presidente de la República, los armadores no podrán suspender un servicio regular establecido, sino con un aviso dado con tres meses de anticipación,

Artículo 12.—Si por responsabilidad del armador se interrumpiere en su totalidad o en parte el servicio de navegación, sin haberse dado el aviso de que trata el artículo anterior, el Presidente de la República, en ejercicio de sus atribuciones, decretará lo necesario para restablecer y asegurar el servicio, por cuenta del armador.

Si para el restablecimiento o la seguridad de este servicio se necesitare el uso de naves u otros bienes de dominio privado, el propietario tendrá derecho a las indemnizaciones correspondientes.

El pago de las indemnizaciones a que se refiere el inciso anterior se hará dentro del plazo de dos meses, contado desde la fecha del hecho que las motive.

Si el armador que ha interrumpido su servicio no volviere a tomarlo a su cargo antes de tres meses, el Presidente de la República podrá declarar caducada la autorización a que se refiere el artículo 10.

Artículo 13.—Los armadores nacionales que hagan el servicio público no podrán negarse a conducir los pasajeros ni a recibir las mercaderías que se les entreguen para su transporte, sino en los casos que señalen los reglamentos, o cuando el pasajero o el embarcador sean deudores morosos de la firma respectiva.

Artículo 14.—Se dará preferencia para su transporte a los frutos o provisiones destinados al consumo ordinario de las poblaciones que sirvan los armadores, pa-

ra los cuales la autoridad marítima, por orden del Presidente de la República, reclamare el transporte preferente, y a las valijas de correspondencia epistolar que el Reglamento determine.

Para los efectos del abastecimiento regular de productos frescos, la distribución de los sitios especiales que se destinan a bordo de las naves para su transporte se hará de acuerdo con las disposiciones que sobre esta materia consulte el Reglamento.

Los frutos, provisiones y productos a que se refieren los incisos anteriores, serán determinados por el Ministerio de Economía.

Artículo 15.—Cuando circunstancias momentáneas obliguen a una nave a alterar su itinerario, la compañía deberá advertir de ello al público y a la autoridad marítima, por lo menos con 24 horas de anticipación a la fijada como recalada ordinaria.

El Presidente de la República podrá ordenar a las naves nacionales el cumplimiento de itinerarios extraordinarios por periodos que no excedan de un mes, en determinadas zonas del país, con el objeto de dar preferencia al transporte de pasajeros y productos de la agricultura, de la pesca, combustibles, cemento, carnes congeladas, maderas o ganado en pie, sin perjuicio de ordenar la preferencia dentro de los itinerarios establecidos.

El Estado indemnizará al armador por los perjuicios que le hubiere irrogado el cumplimiento de la orden del Presidente de la República de efectuar un itinerario extraordinario.

Artículo 16.—La autorización a que se refiere el artículo 10 podrá ser revocada por el Presidente de la República en caso de infracciones graves a la presente ley o a las condiciones que se hayan fijado en el respectivo decreto de autorización.

TITULO IV

De las tarifas de cabotaje y de la reserva del comercio exterior.

Artículo 17.—Las tarifas de pasajes y de carga en el comercio de cabotaje, las de lanchaje y muellaje, comprendiendo en estas últimas las mercaderías de tráfico internacional y de tránsito, las condiciones de aplicación y sus modificaciones, serán fijadas en moneda corriente por el Presidente de la República, previo informe de la Comisión de Tarifas y Transportes Marítimos.

Artículo 18.—Los proyectos de itinerarios de cabotaje, los de tarifas de pasajes y carga, lanchaje y muellaje, y sus condiciones de aplicación, serán estudiados por la Comisión de Tarifas y Transportes Marítimos. Dicha Comisión estará compuesta por el Jefe del Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre del Ministerio de Economía, quien presidirá; un representante designado por el Ministerio del Trabajo; dos representantes de las empresas de cabotaje, designados por la Asociación Nacional de Armadores y dos representantes de los usuarios, designados por la Confederación de la Producción y del Comercio. Actuará como Secretario de la Comisión un funcionario del Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre.

La Comisión se reunirá, por acuerdo de ella misma o a solicitud escrita de, a lo menos, un tercio de sus miembros, citada por su Presidente.

La Comisión sesionará válidamente con cuatro de sus miembros, a lo menos.

Los acuerdos se adoptarán por mayoría de votos. En caso de empate, decidirá el Presidente.

Los proyectos de tarifas e itinerarios de los servicios lacustres y fluviales serán

informados a la Comisión de Tarifas y Transportes Marítimos por una Subcomisión que funcionará en el puerto principal de la región. Dicha Subcomisión estará compuesta por el Intendente de la provincia o la autoridad correspondiente, que la presidirá; el Capitán de Puerto, dos representantes de los armadores regionales y uno de la Cámara de Comercio Local.

La Comisión deberá resolver sobre el proyecto de nuevas tarifas antes del último día de febrero de cada año.

El Presidente de la República deberá pronunciarse sobre dicho proyecto dentro de los 30 días siguientes a su presentación, y si no lo hiciera dentro de dicho plazo, se entenderá aprobado y deberá ser publicado en el "Diario Oficial". En todo caso, regirá automáticamente a partir desde esa fecha.

Artículo 19.—Las tarifas de cabotaje y de lanchaje y muellaje, tendrán un año de vigencia, pero podrán ser modificadas de acuerdo con el procedimiento establecido en los artículos anteriores cuando circunstancias especiales así lo determinen. Las tarifas modificadas sólo regirán por el tiempo que faltare para completar dicho año.

Artículo 20.—El cobro de tarifas distintas a las aprobadas será sancionado con una multa, de cargo del armador, igual a diez veces la diferencia que resulte entre la tarifa oficial y la cobrada.

Artículo 21.—Los armadores de cabotaje de servicio público transportarán gratuitamente en sus naves las valijas de correspondencia que el Servicio de Correos y Telégrafos les entregue para su conducción, con excepción de las encomiendas postales, cuyo transporte se sujetará a las normas que establezca el Reglamento respectivo.

Artículo 22.—El transporte marítimo de la carga, tanto de importación como de exportación, entre Chile y los países atendidos o que se atiendan en el futuro por

líneas chilenas de navegación, queda reservado en un 50% a las naves de bandera nacional, porcentaje que se computará separadamente para carga a granel, carga líquida y carga general.

El embarque que se efectúe contravieniendo la distribución de fletes dispuesta por la autoridad competente en cumplimiento del inciso anterior, será sancionado con una multa a beneficio fiscal, equivalente al 10 por ciento del valor cif de la mercadería, multa que será de cargo del infractor, y que se aplicará por la Aduana respectiva en la forma que determine el reglamento.

TITULO V

De los agentes de naves

Artículo 23.—Para ejercer las funciones de agentes de naves nacionales o extranjeras y para atender las faenas de carga y descarga en los puertos del litoral, será necesaria la autorización correspondiente del Ministerio de Economía, la que podrá revocarse en casos de infracciones a la presente ley o a las condiciones que esa autorización determine.

Podrán ser agentes de naves nacionales o atender faenas de carga y descarga en Chile, los propios armadores, y las personas naturales o jurídicas chilenas que dispongan de los elementos propios suficientes para desempeñar tales funciones.

Podrán ser agentes de naves extranjeras, los agentes de naves nacionales y aquellas personas, naturales o jurídicas, autorizadas para desempeñarse como tales, quienes sólo actuarán con las naves y compañías que representen.

Los armadores nacionales no requerirán de la autorización del Ministerio de Economía para ser agentes de naves o atender las faenas de carga y descarga de sus propios barcos.

TITULO VI

Disposiciones sobre los servicios en tiempo de guerra.

Artículo 24.—La Marina Mercante Nacional formará parte de la Reserva Naval de la República y, en este carácter, el Presidente de la República podrá fijar o convenir con las compañías de navegación las condiciones particulares que deberán reunir las naves desde el punto de vista de la defensa nacional. El incumplimiento de dichas condiciones inhabilitará al armador para obtener la matrícula de la nave.

El Presidente de la República podrá llamar al servicio del Estado a cualquiera nave chilena con su oficialidad y tripulación en casos de guerra exterior o conmoción interna, quedando sometidas a las disposiciones legales y reglamentarias de la Armada Nacional.

Desde el momento de la requisición de las naves, serán de cargo del Estado el cumplimiento de las leyes sociales, los seguros y gastos de mantenimiento en servicio y de explotación. El Estado deberá pagar, además, las indemnizaciones que procedan por dicha requisición.

TITULO VII

De la supervigilancia del Estado

Artículo 25.—La inspección y supervigilancia de la Marina Mercante Nacional, será ejercida por la Dirección del Litoral y de Marina Mercante del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto a la parte técnica y a las atribuciones que las leyes vigentes le confieren y por el Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre del Ministerio de Economía, con lo que a la parte comercial se refiere.

Artículo 26.—Para cumplir las funcio-

nes que le encomienda la presente ley, la Comisión de Tarifas y Transportes Marítimos podrá requerir de las oficinas fiscales, empresas navieras y de lanchas y muelles, la exhibición de los documentos relativos a la materia que se desee investigar.

También vigilará el cumplimiento, por parte de los armadores y empresarios de lanchas y muelles, de las obligaciones que hubieren contraído al fijarse las tarifas.

Queda prohibido a la Comisión y a sus miembros, divulgar cualquier antecedente que se les hubiere proporcionado, de acuerdo con lo dispuesto en el inciso primero de este artículo.

La persona que infrinja la presente prohibición incurrirá en las penas señaladas en los artículos 246 y 247 del Código Penal.

TITULO VIII

Disposiciones especiales y sanciones

Artículo 27.—Las infracciones a la presente ley que no estén sujetas a una pena ya establecida y que se refieran a una nave determinada, serán sancionadas con una multa de diez a doscientos pesos por tonelada de registro grueso.

En caso de reincidencia dentro del término de un año, podrá duplicarse dicha multa.

Artículo 28.—Las infracciones a los artículos 6º, 20 y 26, serán sancionadas administrativamente por el Ministerio de Economía. Igual atribución corresponderá al Director del Litoral y de Marina Mercante, respecto de las infracciones a los artículos 11, 12, 13, 14 y 23.

El plazo fatal para reclamar será de 20 días, contados desde la fecha de la notificación administrativa de la resolución.

Contra la resolución administrativa que deniega el reclamo, podrá irse de apela-

ción ante la respectiva Corte de Apelaciones, dentro del plazo de 5 días. No procederá, en este caso, el recurso de casación.

Las multas no podrán cobrarse mientras no quede ejecutoriada la resolución que las imponga.

Será competente para conocer y fallar sobre los reclamos en procedimiento sumario y en única instancia, la Corte de Apelaciones respectiva.

La copia autorizada de la resolución administrativa que imponga una multa, tendrá mérito ejecutivo.

Artículo 29.—Las naves que en el futuro ingresen a la matrícula nacional, deberán tener la más alta clasificación en el Registro del Lloyd de Londres, o en cualquiera otra de las sociedades de clasificación reconocidas por la Dirección del Litoral y de Marina Mercante.

Estas unidades deberán tener 10 años de edad como máximo, salvo que el Presidente de la República autorice la adquisición de naves de mayor edad en casos calificados de evidente conveniencia nacional.

Artículo 30.—Las naves nacionales sólo estarán obligadas a utilizar los servicios de práctico oficial al amarrarse a boyas petroleras; al entrar a diques o salir de ellos y al atracar o desatracar a las dársenas, molos o espigones de los puertos artificiales, o a los muelles fiscales o particulares.

En lo referente a muelles particulares, no será obligatorio el empleo de práctico para aquellas naves de propiedad de empresas dueñas de dichos muelles y mandadas por capitanes con dos años como mínimo de mando.

Las naves chilenas a cargo de capitanes con más de cinco años de mando, no estarán obligadas a emplear prácticos en puertos artificiales, salvo que, por circunstancias calificadas, así lo disponga la Dirección del Litoral y de Marina Mercante.

Cuando se trate de naves nacionales en puertos del país, se formalizarán en papel simple los trámites por permisos para hacer el cabotaje; para radioestaciones; para depositar carga en los sitios aduanero-portuarios; para llevar animales; pacotilla e inflamables; para trabajos en horas extraordinarias; para hacer protestas en las Gobernaciones Marítimas; solicitudes de trasbordo de carga; certificados de inspecciones técnicas reglamentarias, y el zarpe, el que sólo se tramitará ante la autoridad marítima correspondiente.

El trámite de los despachos de las naves nacionales se hará en el puerto inicial de cada viaje, y ellos servirán para todos los puertos de recalada sin más requisitos que la visación de la Aduana y de la autoridad marítima, para que puedan continuar su viaje. En el caso de naves extranjeras, la tramitación se hará en el primer puerto nacional en que recalén.

Artículo 31.—Las naves nacionales pertenecientes a empresas que tengan establecidos o que establezcan servicios regulares de cabotaje y que extiendan sus líneas a los países limítrofes, serán consideradas como de cabotaje para los efectos del pago de los derechos de faros y balizas, cabotaje, sanidad, atraque y estadía en los puertos, practicaje y pilotaje y de las disposiciones del artículo anterior.

Asimismo, quedarán exentas del pago de visación consular de los actos relativos a la navegación que indican los artículos 2º, 3º y 4º de la ley N° 8.284, de 21 de septiembre de 1945, y por trabajos extraordinarios y de sobretiempo en los consulados chilenos.

Artículo 32.—Los funcionarios dependientes de los Ministerios de Defensa Nacional y Economía y Superintendencia de Aduanas no podrán ser directores ni desempeñar función alguna en empresas navieras, de lanchaje o muellaje.

Artículo 33.—La Comandancia en Jefe de la Armada impartirá las directivas necesarias para instruir a los Oficiales de la Marina Mercante Nacional en las materias relacionadas con la defensa nacional.

Artículo 34.—Las naves nacionales no podrán enajenarse al extranjero, ni dejar de pertenecer a la matrícula nacional sin autorización del Presidente de la República.

Las infracciones a esta disposición serán penadas con una multa equivalente al valor de estimación de las naves que haga la Dirección del Litoral y de Marina Mercante, sin perjuicio de la nulidad del contrato y de la responsabilidad criminal que corresponda al administrador y directores de la empresa responsable, quienes serán castigados por la justicia ordinaria, de acuerdo con los artículos 467 y siguientes del Código Penal.

Artículo 35.—Introdúcense las siguientes modificaciones a la ley sobre impuesto a la renta, cuyo texto refundido se fijó por decreto supremo N° 2.106, de 15 de marzo de 1954, publicado en el "Diario Oficial", de 10 de mayo de 1954 y modificado por la ley N° 11.575, de 14 de agosto de 1954:

a) Agrégase al Título IV, Categoría II, Párrafo II, artículo 11, la siguiente frase a continuación del inciso g), substituyendo el punto y coma por un punto seguido: "Asimismo los dividendos que repartan a sus accionistas las empresas navieras y de lanchaje y muellaje nacionales, hasta el monto del 10 por ciento de su capital y reservas".

b) Agrégase al Título IV, Categoría III, Párrafo 1º, artículo 14, el siguiente inciso: "Se considerarán también como aumento de capital y no como renta, las diferencias de valor que obtengan las empresas navieras y de lanchaje y muellaje nacionales por indemnizaciones en caso de naufragios, averías, o pérdidas de naves, muelles y demás material marítimo o

por venta o enajenación de los mismos, siempre que se les destine al fondo de renovación y ampliación de la flota".

Artículo 36.—Durante el plazo de diez años, contado desde la fecha de publicación de la presente ley, las empresas navieras y de lanchaje y muellaje nacionales, afectas al impuesto de Tercera Categoría, contemplado en el Título IV, Párrafo 1º, artículo 12 de la ley de Impuesto a la Renta, pagarán solamente el 50% de la tasa vigente.

Las empresas favorecidas con las exenciones o rebajas del presente artículo y de la letra a) del artículo anterior estarán obligadas a destinar anualmente el total de su monto a los mismos fines que establece el artículo 8º de la presente ley.

Artículo 37.—Durante el plazo de diez años, contado desde la fecha de publicación de la presente ley, las franquicias establecidas en los artículos 7º, 8º, 9º, 35 y 36, se aplicarán, también, en la parte que corresponda, a las empresas de construcción, carena y reparación de naves y a los astilleros y maestranzas nacionales, que se dediquen preferentemente a la misma actividad, asimilándose, para tales efectos, los diques secos y flotantes a las naves.

Artículo 38.—Las empresas navieras nacionales de servicio exterior no podrán cobrar tarifas de fletes superiores a las establecidas por la competencia en líneas regulares para cada una de las categorías de carga.

Su infracción será sancionada con la multa que establece el artículo 20 de la presente ley.

Artículo 39.—El Presidente de la República podrá autorizar a las empresas navieras nacionales la celebración de convenios especiales de transporte de carga y, para estos efectos, fijará el tonelaje mínimo que dichas empresas deberán mantener en servicio.

Artículo 40.—Esta ley empezará a regir desde su publicación en el "Diario

Oficial", con excepción de los artículos 7º, 8º, 9º, 35 y 36, que regirán a contar del 1º de enero de 1957.

Artículo 41.—Derógase la ley N° 6.415, de 15 de septiembre de 1939 y toda otra disposición legal contraria a la presente ley.

Artículos transitorios

Artículo 1º.—Mientras las empresas navieras chilenas no se encuentren en condiciones de atender el porcentaje que les reserva el artículo 22 de la presente ley en lo que respecta a minerales a granel, combustibles líquidos, cobre de la gran minería y fruta en espacios refrigerados, el Ministerio de Economía podrá autorizar el transporte de esta carga en naves extranjeras, en la medida y durante el tiempo que lo requiera esta insuficiencia de la Marina Mercante Nacional.

Para los efectos del inciso anterior, la Asociación Nacional de Armadores proporcionará trimestralmente al Ministerio de Economía el detalle de los tonelajes de los productos indicados que las líneas chilenas puedan transportar en los diferentes tráficos.

Mientras se mantengan esas condiciones, se considerará que cumple con todas las disposiciones del artículo 22 de la presente ley el transporte de salitre y de cargamentos completos de productos a granel, azúcar y fertilizantes fosfatados o potásicos efectuado en naves contratadas por la Corporación de Ventas de Salitre y Yodo de Chile.

Artículo 2º.—Para los efectos del artículo 22 de la presente ley se reputarán como naves de bandera nacional los barcos arrendados y operados por empresas navieras chilenas de servicio exterior como complemento de sus tráficos hasta en un porcentaje equivalente al 50% del tonelaje propio de la empresa respectiva.

No se incluirán en esta limitación los barcos que las empresas necesitaren

arrendar para reemplazar, por un plazo máximo de tres años, barcos propios que naufraguen o queden fuera de servicio debido a siniestros.

Artículo 3º.—Las sociedades constituidas en Chile con anterioridad a la promulgación de la presente ley, propietarias de uno o más barcos cisternas nacionales para transporte de combustibles líquidos, seguirán considerándose como chilenas para todos los efectos establecidos en la presente ley, en lo que concierne a la explotación de dichos barcos.

Artículo 4º.—El artículo 21 de la presente ley regirá a contar desde el 1º de enero de 1957 y, mientras tanto, continuará vigente, sólo en lo que atañe al transporte de valijas de correspondencia, el artículo 19 de la ley 6.415.

Dentro del plazo indicado, el Presidente de la República, oyendo a la Comisión de Tarifas y Transportes Marítimos y a la Dirección General de Correos y Telégrafos, dictará el decreto supremo respectivo que apruebe el Reglamento a que se refiere el artículo 21 de la presente ley y que fije el precio o la subvención anual que corresponde a los armadores nacionales por el servicio de transporte de encomiendas postales.

Artículo 5º.—La reglamentación de la presente ley se dictará dentro del plazo de 90 días, contado desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial".

Sala de la Comisión, a 17 de mayo de 1956.

(Fdos.): A. Faivovich.—A. Cerda.—G. Amunátegui.—J. Lavandero.—Pelagio Figueroa Toro, Secretario.

7

MOCION DEL SEÑOR ACHARAN ARCE QUE MODIFICA LA LEY GENERAL DE ELECCIONES

Honorable Senado:

El país esperaba del Parlamento la dic-

tación de una nueva ley que modificara el régimen electoral existente por un sistema legal que interprete mejor la voluntad del pueblo en la elección de sus representantes en el Congreso Nacional y en las Municipalidades, sin restarle a los partidos políticos la debida intervención en la generación del Poder Legislativo.

El Ejecutivo quiso tomar la iniciativa en cuanto a proponer la reforma que la ciudadanía pide y exige como un imperativo categórico; pero hubo de diferir su presentación hasta conocer el informe que habrá de emitir el Director General del Registro Electoral después de estudiar en el extranjero los sistemas electorales puestos en práctica.

Pero ello, no será óbice para entrar a considerar, mientras tanto, una ligera reforma, que consulte la eliminación de la situación de preferencia que se otorga en los incisos 4º y 5º del artículo 118 de la Ley de Elecciones a los candidatos que ocupan el o los primeros lugares y que les da derecho a ingeniosa multiplicación. Así no más se explica que éstos salgan elegidos por sobre los candidatos que han obtenido las más altas mayorías.

Estos incisos a la letra dicen:

“4ª. Si efectuada la operación anterior los ya elegidos tuvieren votos particulares sobrantes, después de restada la cifra repartidora, estos sobrantes se agregarán a los votos del primer candidato de la lista. Si éste obtuviere así la cifra repartidora, se le proclamará elegido, y el excedente de votos se agregará en igual forma a los demás candidatos de la lista, por su orden de precedencia. Se proclamará elegidos a aquéllos que completen la cifra repartidora, y se atribuirá a cada candidato el excedente del anterior, solamente en caso de que éste haya completado dicha cifra.

“5ª Si ninguno de los candidatos de la lista tuviera votos nominativos que contuvieran la cifra repartidora, o si aplicada la regla 4ª y atribuidos los sobrantes, aún quedasen puestos por llenar para la lista,

se multiplicarán los votos asignados en conformidad a la regla anterior a cada candidato no proclamado, por una cifra que será igual para el primero de éstos, al número de puestos que queden por atribuir a la lista; para el segundo, a esta cifra menos uno; para el tercero, a esa cifra menos dos, y así sucesivamente. Llegando el multiplicador a la unidad, será el mismo para todos los multiplicandos restantes”.

No desconozco que esta iniciativa será tal vez obstruida por los intereses creados frente a las próximas elecciones generales de parlamentarios; pero confío en el patriotismo de los actuales congresales y en el Ejecutivo que han de facilitar su despacho. Tendremos de este modo un Congreso que interprete fielmente la voluntad del electorado y no sea el fruto del “arreglo secreto” y de la “componenda” de partidos. Para este efecto, someto a vuestra consideración el siguiente

Proyecto de ley:

“Artículo único.—Suprímense los incisos 4º y 5º del artículo N° 118 de la Ley General de Elecciones N° 9.334”.

Santiago, 26 de mayo de 1956.

(Fdo.): *Carlos Acharán Arce.*

8

MOCION DEL SEÑOR PEREZ DE ARCE SOBRE AUMENTO DE PENSION A DOÑA TERESA SONDER VIUDA DE ROGER

Honorable Senado:

La ley N° 9.899, de 16 de marzo de 1951, aumentó a dos mil pesos mensuales la pensión de mil doscientos pesos que la ley N° 9.023, de 2 de diciembre de 1944, concedió a doña Teresa Sonder viuda de don Ricardo Roger Brieba.

El señor Roger prestó servicios en el Senado por espacio de 20 años y al morir no

tenía más recursos que el sueldo que percibía por los servicios que prestaba a esta Corporación.

Por intermedio de la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas, percibe una pensión de \$ 1.703 mensuales, y por la Tesorería Provincial de Santiago, una pensión de \$ 2.500 mensuales, lo que hace un total de \$ 4.203.

La señora Sonder es de avanzada edad y no cuenta con otros recursos para sobrellevar dignamente su vida. Su salud se encuentra quebrantada y no puede, por este motivo, desarrollar actividades que le permitan aumentar sus entradas.

En mérito de las consideraciones anteriores, tengo el honor de proponeros la aprobación del siguiente

Proyecto de ley:

“Artículo único.—Auméntase, por gracia, a la suma de diez mil pesos mensuales (\$ 10.000) la actual pensión de que disfruta, por ley N° 9.899, doña Teresa Sonder viuda de don Ricardo Roger Brieba, ex oficial 1° de la Redacción del H. Senado.

El gasto que significa la aplicación de la presente ley se imputará al ítem respectivo de Pensiones del Presupuesto del Ministerio de Hacienda”.

Santiago, 29 de mayo de 1956.

(Fdo.): *Guillermo Pérez de Arce P.*

9

MOCION DEL SEÑOR RIVERA SOBRE REAJUSTE DE MONTEPIOS DE LOS PROCURADORES DEL NUMERO

Santiago, 29 de mayo de 1956.

Honorable Senado:

Las leyes números 6.884, de 30 de abril de 1941, 7.208, de 7 de agosto de 1942, 8.424, de 21 de junio de 1946 y 10.984, de 27 de noviembre de 1952, se han ocupado

de la previsión de los procuradores del número y de sus beneficios de jubilación, seguro y montepío.

La primera de las leyes citadas les fijó a estos auxiliares del Poder Judicial una renta nominal para los efectos de los beneficios y obligaciones previsionales, la N° 7.208, reconoció derechos respecto de los Procuradores del número que hubiesen fallecido entre el 1° de enero de 1940 y la fecha de promulgación de esa ley, 30 de abril de 1941; la N° 8.424, amplió aún más los beneficios de la ley N° 6.884, a los fallecidos entre el 1° de enero de 1938 y el 30 de abril de 1941 y, además, equiparó a estos funcionarios a los Secretarios de Corte de los Tribunales de Justicia donde desempeñaran sus funciones.

Después de la dictación de la ley N° 8.424, de 21 de junio de 1946, a los Procuradores que fallecieron se les liquidaban sus montepíos a que tenían derecho sus familias de acuerdo con las rentas de los Secretarios de los Tribunales donde prestaban sus servicios, pero las jubilaciones, debido a la redacción, se continuaron liquidando conforme al artículo 2° de la ley N° 6.884.

Para solucionar esta anomalía, se dictó la ley N° 10.984, de 27 de noviembre de 1952.

En la aplicación de estas leyes debido a la interpretación errónea de sus alcances por la Caja Nacional de Empleados Públicos y Superintendencia de Seguridad Social, ha provocado injusticias que toca al legislador corregir.

Conforme a la interpretación de la Superintendencia de Seguridad Social sobre estas leyes se produce el absurdo y la injusticia de que a los Procuradores fallecidos antes del 30 de abril de 1941, de acuerdo con las leyes 7.208 y 8.424, se les liquidaron sus montepíos conforme al sueldo de Secretario de Tribunal ante el cual se desempeñaban y a los fallecidos, con posterioridad a esa fecha, 30 de abril de 1941 y hasta el 27 de noviembre de 1952, sobre

las rentas presuntas del Art. 2º de la ley N° 6.884, esto es, sobre rentas muy inferiores. O sea, se castiga a los Procuradores que se acogieron oportunamente a las leyes vigentes, pero que fallecieron antes de la dictación de la última ley.

Por estas razones, para reparar una injusta situación, vengo en presentar el siguiente

Proyecto de ley:

“Artículo 1º.—Se declara que los montepíos de los Procuradores del Número de la República, fallecidos con posterioridad a la ley N° 8.424, de 21 de junio de 1946, y

antes de la vigencia de la ley N° 10.984, de 27 de noviembre de 1952, deben liquidarse equiparando a estos funcionarios a los Secretarios de los Tribunales de Justicia donde desempeñaron sus funciones, y con la renta que dichos funcionarios disfrutaban al tiempo del fallecimiento del Procurador del Número.

Artículo 2º.—La Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas procederá a reliquidar los montepíos de los Procuradores del Número, fallecidos entre el 21 de junio de 1946 y el 27 de noviembre de 1952, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo anterior.”

(Fdo.): *Gustavo Rivera.*