

# SESION 23.A EXTRAORDINARIA, EN MIERCOLES 5 DE ENERO DE 1938

(De 3 a 4 P. M.)—(Especial)

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CRUCHAGA

---

## SUMARIO

Continúa tratándose del proyecto sobre cabotaje y queda pendiente el debate.

Se levanta la sesión.

## ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Alessandri B., Fernando	Maza F., José.
Barrueto M., Darío.	Michels, Rodolfo.
Bórquez P., Alfonso.	Opazo L., Pedro.
Bravo O., Enrique.	Ossa C., Manuel.
Concha, Luis A.	Pradénas M., Juan.
Durán B., Florencio.	Rivera B., Gustavo.
Errázuriz, Maximiano.	Ríos Arias, J. M.
Figueroa A., Hernán.	Rodríguez de la Sotta,
Gatica S., Abraham.	Héctor.
Grove V., Hugo.	Sáenz, Cristóbal.
Grove V., Marmaduke.	Schnake V., Oscar.
Lamucio, Rafael Luis.	Silva C., Romualdo.
Guzmán, Eleodoro Enrique.	Ureta E., Arturo.
Haverbeck, Carlos.	Urrejola, José Francisco
Hiriart C., Osvaldo.	Urrutia M., Ignacio.
Lira I., Alejo.	Valenzuela V., Oscar.
Martínez M., Julio.	Walker L., Horacio.

## ACTA APROBADA

Sesión 21.a extraordinaria en 4 de enero de 1938

Presidencia del señor Cruchaga

Asistieron los señores: Alessandri, Azócar, Barrueto, Bórquez, Bravo, Concha Luis, Durán, Errázuriz, Estay, Figueroa, Gatica, Grove Hugo, Grove Marmaduke, Gumucio, Guzmán, Haverbeck, Hiriart, Lira, Martínez, Maza, Meza, Michels, Möller, Morales, Opazo, Ossa, Portales, Pradenas, Rivera, Ríos, Rodríguez Sáenz, Schnake, Silva, Ureta, Urrejola, Urrutia, Valenzuela, Walker y los señores Ministros de Relaciones Exteriores y de Salubridad y Asistencia Social.

El señor Presidente da por aprobada el acta de la sesión 19.a, en 29 de diciembre último, que no ha sido observada.

El acta de la sesión 20.a, en esa misma fecha, queda en Secretaría, a disposición de los señores Senadores, hasta la sesión próxima, para su aprobación.

Se da cuenta, en seguida, de los negocios que a continuación se indican:

### Mensajes

Cinco de S. E. el Presidente de la República:

Con el primero solicita el acuerdo del Senado para designar "ad honorem" Embajador Extraordinario y Plenipotenciario ante la Santa Sede, al señor don Carlos Aldunate Errázuriz.

Pasó a la Comisión de Relaciones Exteriores.

Con los 3 siguientes comunica que ha incluido entre los asuntos de que puede ocuparse el Congreso en la actual legislatura extraordinaria los siguientes proyectos:

Sobre fomento a la edificación en Valparaíso;

Sobre modificación de la Partida 1149, del Arancel Aduanero;

Sobre prórroga del plazo para mensurar pertenencias mineras;

Sobre empréstito para la Municipalidad de Rengó;

Sobre prórroga del plazo de las concesiones para explotar un ferrocarril eléctrico entre Concepción y Talcahuano; y

Sobre plan de Fomento pesquero.

Con el 5.º comunica que retira de los asuntos de que puede ocuparse el Congreso en la actual legislatura extraordinaria el proyecto de ley que modifica el inciso 2.º del artículo 3.º de la ley 5,827, sobre reconstrucción de Castro.

Se mandaron archivar.

### Oficios

Uno de S. E. el Presidente de la República, en que manifiesta la urgencia en el despacho del proyecto que modifica algunas disposiciones de la ley 5,931, sobre jubilación de los receptores.

Se mandó agregar a sus antecedentes.

Uno de la Honorable Cámara de Diputados, en que comunica que no ha insistido en el rechazo de las modificaciones del Senado en el proyecto de ley sobre arrendamientos de terrenos magallánicos, sobre las cuales acordó insistir el Senado.

Se mandó archivar.

Uno del señor Ministro de Justicia, con el cual contesta el oficio número 423, que se le envió a nombre del honorable Senador don Aquiles Concha, referente a la conducta funcionaria del Oficial Civil de Catemu.

Se mandó poner a disposición de los señores Senadores.

### Informes

Tres de la Comisión de Relaciones Exteriores, recaídos en los mensajes en que S. E. el Presidente de la República solicita la aprobación del Congreso para las siguientes Convenciones suscritas en Buenos Aires el 23 de diciembre de 1936.

Sobre no Intervención;

Sobre Coordinación y Seguridad en el cumplimiento de los tratados existentes entre países americanos; y sobre facilidades a películas educativas.

Quedaron para tabla.

### Moción

Una de los honorables Senadores don Miguel Cruchaga, don Fernando Alessandri y don Aquiles Concha, con la cual inician un proyecto de ley sobre autorización a la Caja Nacional de Ahorros, para conceder un empréstito de 15 millones de pesos al Instituto de Fomento Minero e Industrial de Antofagasta.

Pasó a la Comisión de Hacienda.

### Fácil despacho

En discusión general y particular, se da tácitamente por aprobado el proyecto de acuerdo, de iniciativa del Presidente de la República, con que somete a la aprobación del Congreso la Convención para el fomento de las relaciones culturales interamericanas, suscrita en Buenos Aires, el 26 de diciembre de 1936.

El proyecto aprobado es como sigue:

#### PROYECTO DE ACUERDO:

“Apruébase la Convención para el fomento de las relaciones culturales inter-americanas, suscritas en Buenos Aires el 26 de diciembre de 1936.”

En discusión general y particular, se da tácitamente por aprobado el proyecto de acuerdo, de iniciativa del Ejecutivo, por el cual se somete a la aprobación del Congreso el Tratado relativo a la prevención de controversias, suscrito en Buenos Aires, el 23 de diciembre de 1936.

El proyecto aprobado es como sigue:

#### PROYECTO DE ACUERDO:

“Apruébase el Tratado relativo a la prevención de controversias, suscrito en Buenos Aires, el 23 de diciembre de 1936.”

El señor Presidente pone en discusión general el proyecto de ley de la Cámara de Diputados por el cual se modifican diversas disposiciones de la Ley General de Servicios Eléctricos.

El señor Azócar pide que se retire este negocio de la tabla de fácil despacho por esta sesión.

Tácitamente se da por retirado.

#### Incidentes

El señor Azócar hace algunas observaciones acerca de la situación de los obreros de los arsenales de guerra en Talcahuano; y ruega a la Sala tenga a bien acordar que en nombre de la representación del Partido Socialista, se dirija oficio al señor Ministro de Defensa Nacional, pidiéndole se sirva recabar de S. E. el Presidente de la República la inclusión entre los asuntos de que puede ocuparse el Congreso en la actual legislatura, del proyecto de ley sobre mejoramiento económico del personal de los arsenales de Talcahuano.

El señor Martínez Montt pide se anuncie

en la tabla de fácil despacho el proyecto de ley, aprobado ya por el Senado, y modificado por la Cámara de Diputados por el cual se reforma, en los términos que se indican, el artículo 139 de la Ley General de Ferrocarriles, autorizando al Presidente de la República para prorrogar hasta el 5 de marzo de 1975 a la Compañía Eléctrica de Concepción, el plazo de las concesiones otorgadas.

El mismo señor Senador llama la atención a la necesidad de ampliar los servicios de agua potable en Tomé y ruega a la Sala tenga a bien acordar dirigir oficio al señor Ministro del Interior, remitiéndole el boletín de esta sesión, a fin de que se imponga de las observaciones de Su Señoría.

Pide también se dirija oficio al mismo señor Ministro, rogándole obtener del Presidente de la República la inclusión entre los asuntos de que puede ocuparse el Congreso en la actual legislatura, del proyecto de ley sobre permuta de un terreno entre la Municipalidad de Curacautín y la Dirección General del Cuerpo de Carabineros, a fin de destinarlo a la construcción de un Cuartel para los mismos.

El señor Michels hace presente las dificultades a que ha dado lugar la aplicación de la ley número 6,110, que modificó el artículo 127 del Código de Minería, en los juicios sobre caducidad de las pertenencias mineras que pagaron patente incompleta por no haberse tomado en cuenta la fracción de hectárea; y ruega a la Sala tenga a bien acordar dirigir oficio al señor Ministro de Fomento, pidiéndole se sirva obtener de S. E. el Presidente de la República la inclusión entre los asuntos de que puede ocuparse el Congreso en la actual legislatura, del proyecto de ley, formulado en una moción de Su Señoría, proponiendo modificaciones a la referida ley 6,110.

Los señores Bravo y Silva Cortés formulan indicación para que se acuerde celebrar sesión especial el día de mañana, miércoles, 5 del actual, de 3 a 4 de la tarde, destinada a continuar la discusión del proyecto sobre reformas a la ley de cabotaje.

Se dan por terminados los incidentes.

La indicación de los señores Bravo y Silva Cortés se da tácitamente por aprobada.

Con el asentimiento de la Sala, se acuerda dirigir, en la forma acostumbrada, el oficio pedido por el señor Azócar, los pedidos por el señor Martínez Montt, y el que ha solicitado el señor Michels.

A insinuación del señor Presidente se acuerda continuar en el tiempo que queda de la primera hora, la discusión, ya muy avanzada, del proyecto de ley, de iniciativa del Ejecutivo, sobre reformas a las disposiciones legales que reglan la substanciación de los procesos criminales.

#### Artículo 10

Continúa la discusión de este artículo, que quedó pendiente en la sesión 8-a extraordinaria, en 7 de diciembre último, conjuntamente con las indicaciones de los señores Ureta, Morales y Alessandri.

El señor Alessandri formula indicación para que al artículo en debate se dé la siguiente redacción:

“Artículo ... Reemplázase el inciso tercero del artículo 386 del Código de Procedimiento Penal, por el siguiente:

“Tampoco se otorgará la libertad provisional a los vagabundos, a los reincidentes en los delitos que la ley castigue con alguna de las penas de crímenes, a los reincidentes en simples delitos de la misma especie, ni a los procesados por malversación o defraudación de caudales públicos, falsificación de monedas o de instrumentos públicos”.

“Agréganse al mismo artículo los siguientes incisos:

“Ni se le otorgará a los reos que, encontrándose en libertad provisional, se hicieren reos de cualquier crimen o simple delito.

“Lo dispuesto en el inciso anterior no se aplicará desde que se diere sentencia absoluta o auto de sobreseimiento en favor del reo”.

El señor Morales observa la redacción del primero de los incisos que se propone agregar.

El señor Alessandri pide que se suprima en él la palabra “reos”, en la frase inicial.

Cerrado el debate, se da tácitamente por aprobado este artículo en los términos en que lo ha propuesto el señor Alessandri.

#### Artículos 11 y 12

Se da sucesiva y tácitamente por aprobados, en los términos en que los propone la Comisión.

#### Artículo 13

El señor Lira formula indicación para que se le agregue la siguiente frase final: “... y las que se contienen en la presente ley”.

Cerrado el debate, se da tácitamente por aprobado, con la indicación formulada.

#### Artículo final

Se da tácitamente por aprobado.

El proyecto aprobado es como sigue:

#### PROYECTO DE LEY:

“**Artículo 1.º** Los Secretarios de los Juzgados del Crimen proveerán por sí solos las solicitudes de mera tramitación, como ser: las que acompañan documentos y las que deben ser proveídas con la expresión “téngase presente”.

Las rebeldías deberán ser declaradas por el Secretario del Juzgado, de oficio o a petición de parte, según proceda.

El inculcado podrá siempre rendir información sumaria de testigos para acreditar su irreprochable conducta anterior, sin necesidad de ofrecerla o anunciarla por escrito previamente.

**Artículo 2.º** Las órdenes de citación a testigos o a inculcados, las que se den a la Prefectura respectiva o a Carabineros para que procedan a practicar investigaciones, el cumplimiento de los exhortos de otros Tribunales, las órdenes necesarias para cumplirlos cuando no se encargue una detención o prisión, y el acuso recibo de estos mismos exhortos, serán firmados únicamente por el Secretario del Juzgado.

De la misma manera serán firmados los oficios que se envíen para pedir datos o antecedentes a otros Tribunales del país.

En los casos de este artículo y en los indicados en el anterior, la firma del Secretario no necesita ser autorizada por ningún funcionario, y deberá anteponérsele las palabras "Por el Juez".

**Artículo 3.o** Los Secretarios de los Juzgados del Crimen podrán llevar un registro en que insertarán copia a máquina, debidamente autorizada, de las sentencias que se dicten en los procesos en que haya reo preso, sin perjuicio del copiado manuscrito que exigen las leyes vigentes.

**Artículo 4.o** En las ciudades donde haya Archivero Judicial, todo expediente criminal que se ordene archivar será remitido a dicho funcionario dentro de un mes, a contar de la fecha en que se disponga su archivo.

**Artículo 5.o** Los Jueces del Crimen podrán suscribir con su media firma las actuaciones en que intervengan o las resoluciones que expidan, siempre que no se trate de decretos de detención, autos encargatorios de reo, autos acusatorios, autos de sobreseimiento definitivo o temporal, y sentencias; los que deberán llevar la firma entera del Magistrado que los dicte.

Dentro de los quince días siguientes a la fecha en que se hagan cargo de sus puestos, los Jueces Letrados oficiarán a la Corte de Apelaciones respectiva, dándole cuenta de la media firma que usarán en el desempeño de sus funciones.

Los actuales Jueces deberán cumplir esta obligación en el plazo de quince días, contados desde la fecha de vigencia de esta ley.

**Artículo 6.o** Será aplicable en materia penal lo dispuesto en los artículos 40 y 41 de la ley 4,409, de 11 de septiembre de 1928, que creó el Colegio de Abogados.

**Artículo 7.o** Los Ministros que compongan la Sala de Turno de las Cortes de Apelaciones, y los Jueces, Secretarios y demás personal de los Juzgados que ejercen exclusivamente jurisdicción criminal, tendrán derecho a un mes de feriado en cada año.

No podrán hacer uso de este feriado, si-

multáneamente, dos o más Ministros de una misma Corte de Apelaciones.

**Artículo 8.o** Las Salas de Turno de las Cortes de Apelaciones funcionarán, a lo menos, durante cinco días hábiles de cada semana.

**Artículo 9.o** Las informaciones que los Carabineros o los agentes de Investigaciones hagan sobre hechos en que hayan intervenido, que se relaten en las comunicaciones o partes que se envíen a los Tribunales, tendrán el mérito de una declaración testimonial que se apreciará conforme a las reglas generales, sin perjuicio de que el juez pueda citar a los funcionarios respectivos para interrogarlos sobre hechos, o para otras diligencias del proceso, y sin perjuicio también del derecho de los inculcados para solicitar que se les interroge al respecto, se les caree, o contrainterroge.

**Artículo 10.** Reemplázase el inciso tercero del artículo 386 del Código de Procedimiento Penal, por el siguiente:

"Tampoco se otorgará la libertad provisional a los vagabundos, a los reincidentes en los delitos que la ley castiga con alguna de las penas de crímenes, a los reincidentes en simples delitos de la misma especie, ni a los procesados por malversación o defraudación de caudales públicos, falsificación de monedas o de instrumentos públicos.

Agréganse al mismo artículo los siguientes incisos:

"Ni se le otorgará a los que, encontrándose en libertad provisional, se hicieren reos de cualquier crimen o simple delito".

"Lo dispuesto en el inciso anterior no se aplicará desde que se dicte sentencia absoluta o auto de sobreseimiento en favor del reo".

**Artículo 11.** Reemplázase en inciso primero del artículo 361 del Código de Procedimiento Penal, por el siguiente:

"Si por la declaración indagatoria o por otro medio se supiere que el inculcado ha sido sometido a proceso en otra ocasión, se hará agregar a los autos un certificado del Secretario del Juzgado que tuvo a su cargo el proceso, o del Archivero Judicial, en su caso, en el que conste la fecha del delito, la fecha de la sentencia, la individuali-

zación de los reos, la parte dispositiva del fallo y el hecho de encontrarse o no ejecutoriado. Podrá, no obstante, el Tribunal ordenar expresamente que se agregue copia íntegra del fallo”.

**Artículo 12.** Agrégase al artículo 148 de la ley de 15 de octubre de 1975, sobre Organización y Atribuciones de los Tribunales, el siguiente inciso:

“La obligación de asistencia de los Jueces del Crimen de Santiago será de seis horas diarias como mínimo, debiendo destinarse dos de ellas, preferentemente y en horario distinto del indicado para el funcionamiento ordinario del Tribunal a la atención de los asuntos que se tramitan en forma verbal o breve y sumariamente, y a los demás actos de procedimiento en los juicios de que están conociendo”.

**Artículo 13.** Autorízase al Presidente de la República para hacer una nueva edición del Código de Procedimiento Penal y de la Ley de Organización y Atribuciones de los Tribunales, con las modificaciones que se les han introducido hasta la fecha y las que se contienen en la presente ley.

**Artículo final.**— La presente ley regirá desde la fecha de su publicación en el “Diario Oficial”.

Se suspende la sesión.

## SEGUNDA HORA

### Orden del día

#### Proyecto de ley de la Cámara de Diputados sobre medicina preventiva

En discusión general este negocio, usan de la palabra los señores Ministro de Salubridad y Durán.

Por haber llegado la hora, queda pendiente el debate, y con la palabra el señor Grove, don Hugo.

Se levanta la sesión.

## CUENTA

#### 1.º De los siguientes oficios del señor Ministro del Interior:

Santiago, 4 de enero de 1938. — Tengo

el honor de poner en conocimiento de V. E. que, por acuerdo adoptado últimamente en Consejo de Gabinete, no se incluirá en el actual período de sesiones extraordinarias, por el momento, ningún proyecto que se refiera a asuntos de carácter particular.

Dios guarde a V. E. — **Matías Silva S.**

Santiago, 4 de enero de 1938. En atención al oficio de V. E. número 491, de 23 del actual, relacionado con la petición del honorable Senador don José Maza sobre inclusión en el actual período de sesiones extraordinarias del proyecto de ley que hace extensivo al capitán don Francisco Moscoso Cornejo los beneficios que otorga el decreto ley número 627, tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. que, por acuerdo adoptado últimamente en Consejo de Gabinete, no se incluirá, por el momento, en la convocatoria ningún proyecto que se refiera a asuntos de carácter particular.

Dios guarde a V. E. — **Matías Silva S.**

#### 2.º De los siguientes informes de Comisiones:

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de informaros acerca de un proyecto de ley, remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que incluye entre las exenciones de la ley número 5,786, de 2 de enero de 1936, sobre impuesto de 5 por ciento a las importaciones extranjeras, a las naves que se internen en conformidad a las Partidas 1,453 A y 1,453 B del Arancel Aduanero.

Las partidas en referencia liberan de derechos de internación a las embarcaciones destinadas a la Marina Mercante Nacional y esta liberación fué otorgada con el objeto de facilitar e impulsar el desarrollo de nuestra Marina Mercante.

Al dictarse la ley número 5,786, antes citada, sobre impuesto de 5 por ciento a las importaciones extranjeras, se olvidó contemplar en ella, entre las exenciones de impuesto, la relativa a las naves que fueran adquiridas en el exterior para el servicio de la Marina Mercante.

El proyecto en informe tiene por objeto

salvar esta omisión y por eso se le ha dado el carácter de una ley interpretativa retro trayendo su vigencia a la fecha de la ley 5,786, o sea al 2 de enero de 1936.

La exención que se trata de otorgar quedará limitada, únicamente a aquellas naves que excedan de cierto tonelaje que debe fijar, periódicamente, el Presidente de la República, de acuerdo con la capacidad de los astilleros nacionales. Así, pues, no existe ningún peligro para la industria nacional desde el momento en que la exención sólo favorecerá a aquellas naves que no puedan construirse en el país.

Las razones dichas mueven a vuestra Comisión de Hacienda a recomendaros la aprobación del proyecto en informe en los mismos términos en que viene formulado.

Sala de la Comisión, a 5 de enero de 1938.

—**H. Rodríguez de la Sotta.** — **José M. Ríos Arias.** — Para los efectos reglamentarios, **Ignacio Urrutia M.** — **R. Michels.** — **Eduardo Salas P.**, Secretario de la Comisión.

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Trabajo y Previsión Social tiene el honor de informaros acerca del proyecto remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que reforma las leyes números 4,054 y 5,950, sobre Seguro Obligatorio y Caja de la Habitación respectivamente.

La ley número 5,950, de 10 de octubre de 1936, que creó la Caja de la Habitación Popular, dispuso, en su artículo 3.º, que el capital de la Caja se formaría, entre otras partidas, "con la cantidad de 30 millones de pesos que la Caja de Seguro Obligatorio deberá entregarle cada año en calidad de préstamo, hasta completar un capital de 510 millones de pesos".

Estos fondos, como los demás que forman el capital de la Caja de la Habitación, están destinados, de conformidad a lo establecido en el artículo 19 de la expresada ley, al fomento de la construcción de viviendas populares, a la concesión de préstamos con este mismo fin, a la urbanización de barrios obreros y a otros fines análogos.

Sin embargo, estos propósitos que infor-

maron la ley número 5,950, y que obedecen a necesidades impostergables de beneficio de las clases populares, no han podido llevarse a la práctica en la forma prevista, entre otros motivos, por la imposibilidad en que se ha encontrado la Caja de Seguro Obligatorio de dar cumplimiento a la obligación que la ley le impuso, de contribuir con la suma fija de 30 millones de pesos al año, en calidad de préstamo, a la formación del capital de la Caja de la Habitación.

A fin de obviar esta dificultad, y en uso de la atribución que le confiere el artículo 21 de la ley número 4,054, que creó la Caja de Seguro Obligatorio, S. E. el Presidente de la República dictó, con fecha 31 de mayo de 1937, el decreto número 308, en virtud del cual se aumentó en un uno por ciento, el aporte patronal sobre los salarios en favor de dicha Caja. Pero este aumento, destinado a servir los compromisos de esta institución para con la Caja de la Habitación, sólo pudo decretarse por el término de un año, pues la ley número 4,054 así lo establece. De manera, que a la Caja de Seguro no le basta para dar cumplimiento a sus compromisos para con la de la Habitación.

Esta circunstancia, y la necesidad absoluta de dar desarrollo cuanto antes al programa de construcción de habitaciones populares y de saneamiento de los barrios obreros, que motivaron la ley número 5,950, llevaron al Supremo Gobierno a enviar al Congreso Nacional, en el mes de diciembre próximo pasado, el mensaje que ha servido de base al proyecto de ley aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, y sobre el cual vuestra Comisión de Trabajo y Previsión Social tiene el honor de informaros.

Se establece en este proyecto, en primer lugar, que el aumento en un uno por ciento de la cuota patronal, decretado por el Presidente de la República por el término de un año, como ya se ha dicho, y que estaba destinado a dar cumplimiento a los compromisos de la Caja de Seguro Obrero con la Caja de la Habitación, tendrá carácter indefinido, y quedará incorporado al texto mismo de la ley número 4,054.

Aparte de esto, substituye la obligación que la ley número 5,950 impuso a la Caja

de Seguro Obligatorio, de entregar anualmente a la Caja de la Habitación, en calidad de préstamo, la suma de 30 millones de pesos, hasta enterar un capital de 510 millones de pesos, por la de hacer entrega a esta última institución, no de una suma fija, sino de una cantidad variable, igual a la cuarta parte del aporte patronal que en favor de aquella establece el artículo 12 de la ley número 4,054, y que, como ya se ha expresado, se aumentaría, por tiempo indefinido, en un uno por ciento.

La entrega de la cuarta parte del aporte patronal, que la Caja de Seguro queda obligada a hacer a la de la Habitación, queda limitada, sin embargo, al plazo de diez años, (y deberá destinarse íntegramente a la edificación de habitaciones para obreros imponentes, las que serán de propiedad de la Caja de Seguro, debiendo la de la Habitación, enterarle anualmente una suma igual al cinco por ciento de interés sobre los capitales que aquella le haya entregado.

Vuestra Comisión de Trabajo y Previsión Social ha estudiado detenidamente este proyecto, con la concurrencia del Administrador de la Caja de Seguro Obligatorio, que asistió a la reunión en que fué despachado, y ha resuelto, por la unanimidad de sus miembros presentes, proponer al Honorable Senado que le preste también su aprobación.

Ha pesado en el ánimo de la Comisión, sobre todo, la necesidad imperiosa que que existe de poner, desde luego, a la Caja de la Habitación, en condiciones de poder realizar los fines para los cuales ha sido creada, y que no han podido llevarse a la práctica hasta la fecha.

El proyecto en informe tiene la ventaja de asegurarle para el futuro, el aporte de la Caja de Seguro Obligatorio, y para ésta última, la de facilitársele el cumplimiento de las obligaciones que pesan sobre ella, pues la suma anual que debe entregar no es una cantidad fija, como en la actualidad, que los hechos han demostrado ser superior a sus posibilidades económicas, sino una cantidad variable, regulada por el monto de los aportes patronales que recibe.

Según datos que le fueron proporcionados

a la Comisión por el Administrador de la Caja, el aumento en un uno por ciento de la cuota patronal que actualmente rige en forma provisoria, y al que se dará carácter definitivo, significa, desde luego, una mayor entrada de 15 millones de pesos; de manera que la Caja de la Habitación podrá contar con dicha suma, que presumiblemente debe aumentar.

La Comisión ha tenido presente también, para aceptar el proyecto, el hecho de que la solución que con él se propone, ha sido aprobada, en forma unánime, por los Consejos de las dos Cajas interesadas, que han obrado con pleno conocimiento de la realidad de sus posibilidades económicas.

En mérito de las consideraciones expuestas, vuestra Comisión de Trabajo y Previsión Social tiene el honor de proponeros que prestéis vuestra aprobación al proyecto en informe, en los mismos términos en que lo ha hecho la Honorable Cámara de Diputados.

Sala de la Comisión, a 4 de enero de 1938.  
Alejo Lira I. — H. Grove. — E. E. Guzmán. — Luis Vergara D., Secretario de la Comisión.

### 3.º De las siguientes mociones:

Honorable Senado:

Tres señoras, ancianas, muy pobres, una completamente ciega; y las tres sin amparo, ni recursos, ni protección, son descendientes legítimas del Coronel de la Guerra de la Independencia, don Nicolás Maruri; y del Sargento Mayor graduado de la Guerra con la Confederación que organizó Santa Cruz, don Pedro Maruri. Este sirvió en los años 1837 y 1838; y aquél en los años 1810 a 1818.

Se trata de doña Juana Rosa O'Ryan y Maruri; de doña Clementina O'Ryan y Maruri; y de doña Elcira Elgueta y Maruri. La primera tiene ochenta años de edad; y las otras dos algo menos. Las tres se encuentran en desesperante estado de suma pobreza.

Se presentan, con esta moción, todos los documentos públicos y auténticos que la justifican.



En tal virtud, pedimos al Congreso Nacional que tenga a bien aprobar el siguiente

**PROYECTO DE LEY:**

“**Artículo único.** Se concede, por gracia, por el plazo de diez años, a doña Juana Rosa O’Ryan y Maruri, a doña Clementina O’Ryan y Maruri y a doña Elcira Elgueta y Maruri, una pensión de doscientos pesos mensuales a cada una de las tres, de la que gozarán con arreglo a las leyes del monte-pío militar”. — **Arturo Ureta.** — **H. Walker Larraín.** — **Maximiano Errázuriz.** — **Alejo Lina.** — **José Maza.**

Honorable Senado:

La ley número 5,687, de 7 de septiembre de 1935, que creó el Instituto de Crédito Industrial tuvo por finalidad el poner capitales en condiciones que no fueren onerosas a disposición de la industria de nuestro país.

El legislador, al pasar en revista en el artículo 2.º de la ley, las distintas actividades industriales que podían ser objeto de una ayuda por parte de dicha institución omitió, a pesar de una larga enumeración, a las industrias gráficas y periódicas, que representan una rama nada despreciable de nuestra actividad fabril.

Cada día se desarrolla mayormente en Chile la industria de la impresión y nuestros libros están compitiendo en óptimas condiciones en el mercado hispano-americano con el producto de los demás países. No se divisa razón alguna para que una industria legítima y conveniente como es esta se vea exceptuada de los beneficios de esta ley y, por lo tanto, me parece de estricta equidad ampliar la enumeración del artículo 2.º para que comprenda también a dichas industrias.

Podría aducirse, es cierto, que el inciso 2.º del artículo que permite al Consejo del Instituto de Crédito Industrial extender los beneficios de la ley a otras industrias hace innecesario aumentar la enumeración del primer inciso, pero el hecho es que, por no venir nominativamente indicadas, las industrias gráficas y periódicas, el Con-

sejo no ha creído hasta ahora poder otorgar crédito.

Es la omisión indicada la que pretende salvar el presente

**PROYECTO DE LEY:**

“**Artículo 1.º** Agréguese en seguida de la frase: “de frigoríficos” del artículo 2.º de la ley número 5,687 de 16 de septiembre de 1937, las siguientes: “gráficas y periódicas”.

**Artículo 2.º** Esta ley comenzará a regir desde la fecha de su promulgación”. — **Maximiano Errázuriz.**

**DEBATE**

—Se abrió la sesión a las 3.17 P. M., con la presencia en la Sala de 19 señores Senadores.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — En el nombre de Dios, se abre la sesión.

El acta de la sesión 21.ª, en 4 de enero, aprobada.

El acta de la sesión 22.ª, en 5 de enero, queda a disposición de los señores Senadores.

Se va a dar cuenta de los asuntos que han llegado a la Secretaría.

—El señor **Secretario** da lectura a la Cuenta.

**REFORMA DE LA LEY DE CABOTAJE**

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Continúa la discusión general del proyecto sobre reforma de la Ley de Cabotaje.

El señor **Guzmán**.—He firmado el informe de la Comisión con algunas salvedades, y como no deseo alargar mucho más la discusión de este proyecto, voy a ser lo más conciso posible en mis observaciones.

He formulado algunas indicaciones con el objeto de corregir algunos pequeños defectos que, en mi concepto, hay en el proyecto.

Así, por ejemplo, en el artículo 13.º, inciso 2.º, he propuesto reemplazar la frase que dice: “de 29 de marzo de 1932”, porque hay una equivocación en esta cita, por la siguiente: “cuyo texto definitivo fué fijado por decreto número 17, de 2 de febre-

ro de 1932 del Ministerio de Agricultura”.

La cita de la ley que organizó la Junta de Exportación Agrícola está aquí también equivocada.

En el artículo 17, inciso 3º, propongo redactar las primeras cinco líneas de este inciso como sigue:

“Dicha Comisión estará compuesta del Director del Litoral que la presidirá; el Subsecretario, etc.”, con el fin de que presida la Comisión el Director del Litoral y no el Ministro de Relaciones Exteriores.

Agregar al artículo 18.º, después de la palabra: “cabotaje”, la siguiente frase: “y los itinerarios para ponerlos en concordancia con los ya acordados por la Comisión.

En cuanto a lo que dispone el artículo 32 que es una materia sobre la cual hay opiniones encontradas y que se refiere principalmente a la edad de las naves que deben ingresar a la Marina Mercante Nacional, voy a exponer algunos antecedentes que me parece conveniente que conozca el Honorable Senado y que servirán para fijar su punto de vista al respecto.

Dos fines se persiguen con estas disposiciones:

1.º Que se fomente el crecimiento de la flota de la Marina Mercante Nacional en forma que responda con eficacia a las necesidades del transporte marítimo en el país.

2.º Que se protejan los capitales invertidos en esta industria, de modo que aquellos que guiados del propósito de mantener siempre una flota formada por naves adquiridas nuevas para mejorar los servicios, no se vean amagados constantemente por los armadores que son los más, que sólo adquieren naves muy viejas, guiados sólo por el espíritu de obtener buenas utilidades sin considerar si los servicios se desmejoran o no.

3. Si la Marina Mercante Nacional forma la reserva de la Marina de Guerra, es menester que su flota responda a características mínimas que les permita prestar algún servicio en caso necesario.

Es indudable que, con el transcurso de los años, la nave experimente dos órdenes de pérdidas: uno físico que tiene repercusión económica por efecto del aumento de los gastos de reparaciones y consumo, y otro relativo en comparación con los ejemplares nuevos que por velocidad, capacidad de carga,

acomodaciones, costo de explotación y otros requisitos, tienen posibilidad de ejercitar el tráfico de carga y hacer el transporte de pasajeros con mayor eficiencia, prestando a los viajeros mayores comodidades en los viajes.

En términos generales una nave de 10 a 12 millas de andar horario, se desvaloriza anualmente 3 o/o en la forma siguiente:

Casco, 3 o/o.

Máquinas y calderas, 3 o/o.

Utilería, 3 o/o.

Considerando condiciones normales, es decir, que no ocurra en el mundo una crisis económica, o bien una alarma o conflicto internacional que produzcan depresión o inflación de los valores, las naves según su edad tienen aproximadamente los precios indicados que se indican a continuación, considerando el 100 o/o para su valor inicial de nave recién construída.

Nave nueva, 100 o/o.

A 0—5 años ha perdido el 20 a 25 o/o.

A 5—10 años ha perdido el 30 a 45 o/o.

A 10—15 años ha perdido el 54 o/o.

A 15—20 años ha perdido el 65 o/o.

A 20—25 años ha perdido el 76 o/o.

25 a 35 años ha perdido el 85 al 90 o/o.

40 años ha perdido el 97 o/o.

Si como edad máxima se consultan 35 años y una prórroga de cinco años, con lo que a la nave se le autoriza para navegar hasta los 40 años, es decir, hasta que virtualmente está en condiciones de seguridad, perdiendo ya a esta edad el 97 o/o de su valor y pasa a ser fierro viejo.

Naves que se explotan muy viejas, no sólo son poco económicas por los continuos gastos de reparaciones, sino por la prima de seguros que es más subida.

Se ha pensado que siguiendo esta norma se puede mantener una flota más o menos eficiente.

Ruego a la Mesa solicite de la Honorable Cámara, su asentimiento para insertar en el Boletín de la presente sesión los siguientes antecedentes que en relación con los puntos tratados, ayudarán a los señores Senadores, para hacer el estudio completo de esta cuestión.

El señor **Cruchaga** (Presidente).—Si no se hace observación, se insertarán los documentos indicados.

**Acordado.**

LOS DOCUMENTOS CUYA INSERCIÓN SE PIDE, SON LOS SIGUIENTES:

EMPRESAS NAVIERAS NACIONALES Y SUS FLOTAS  
(Julio de 1937)

COMPANIA SUDAMERICANA DE VAPORES

	Tipo nave	Fecha Cons- trucción	Edad Años	TONELAJE		Observaciones	
				Combustible	Grue- so		
Pudeto	Carga y pasa- jeros	1930	7	Petróleo . . .	4,316	2,446	Cabotaje costa Chile hasta Guayaquil. Un viaje semanal.
Aysen	"	1906	31	Carbón . . .	3,814	2,287	
Hnasco	"	1906	31	Carbón . . .	3,798	2,272	
Palena	"	1896	41	Carbón . . .	2,640	1,581	
Teno	"	1896	41	Carbón . . .	3,182	1,703	
Maipo	"	1882	55	Carbón . . .	2,614	1,592	
Mapocho	"	1882	55	Carbón . . .	2,652	1,552	
7 vapores					23,016	13,433	

COMPANIA CHILENA DE NAVEGACION INTEROCEANICA

Arauco	Carga y pasa- jeros	1921	16	Carbón . . .	5,414	3,308	Un viaje mensual a Argen- tina y un viaje cada 45 días a Brasil.
Arica	"	1931	6	" . . .	4,993	2,953	
Angol	"	1923	14	" . . .	5,875	3,503	
Antofagasta	"	1921	16	" . . .	5,380	3,155	
Punta Arenas	"	1920	17	" . . .	5,053	2,911	
5 vapores					26,715	15,830	

**SOCIEDAD ANONIMA MARITIMA Y COMERCIAL R. W. JAMES Y CIA.**

Fresia . . . . .	C. y P. . . . .	1899	38	Carbón . . . . .	3,848	1,708	Carbotaje.
Huemul . . . . .	Carga . . . . .	1890	47	" . . . . .	2,854	1,666	
2 vapores . . . . .					6,702	3,374	

**SOCIEDAD ANONIMA MARITIMA CHILENA**

Chile . . . . .	C. y P. . . . .	1907	30	Carbón . . . . .	3,961	2,487	Cabotaje.
Perú . . . . .	" . . . . .	1896	41	" . . . . .	3,203	1,717	
Taltal . . . . .	" . . . . .	1889	48	" . . . . .	1,196	617	
3 vapores . . . . .					8,360	4,821	

**SOCIEDAD ANONIMA MARITIMA Y COMERCIAL BRAUN Y BLANCHARD**

Chiloé . . . . .	C. y P. . . . .	1909	28	Carbón . . . . .	1,851	1,164	Cabotaje.
Magallanes . . . . .	" . . . . .	1909	28	" . . . . .	1,888	1,150	
Tarapacá . . . . .	" . . . . .	1894	43	" . . . . .	3,832	2,211	
Cordillera . . . . .	" . . . . .	1903	34	" . . . . .	214	107	Regional Magallanes
Keel Row . . . . .	" . . . . .	1894	43	" . . . . .	178	104	Regional Magallanes
Lovart . . . . .	" . . . . .	1892	45	" . . . . .	450	269	Regional Magallanes
Minerva . . . . .	" . . . . .	1919	18	" . . . . .	166	70	Regional Magallanes
Patagonia . . . . .	" . . . . .	1903	34	" . . . . .	351	175	Regional Magallanes
Pilar . . . . .	" . . . . .	1911	26	" . . . . .	659	347	Regional Magallanes
Río Santa Cruz . . . . .	" . . . . .	1903	34	" . . . . .	267	133	Regional Magallanes
Tamar . . . . .	" . . . . .	1894	43	" . . . . .	189	102	Regional Magallanes
11 vapores . . . . .					10,045	5,832	

**SOCIEDAD ANONIMA GA NADERA Y COMERCIAL MENENDEZ BEHETY**

	Tipo nave		Fecha		Edad Años	TONELAJE			Observaciones
			Cons-	truc-		Combustible	Grue- so	Neto	
			ción						
Alfonso . . . . .	C. y P.	1928		9	Carbón . . . . .	3,187	2,140	Cabotaje.	
Alejandro . . . . .	"	1913		24	" . . . . .	2,989	1,951	Cabotaje.	
Avilés . . . . .	"	1903		32	" . . . . .	823	495	Regional Magallanes y ca-	
Araucano . . . . .	"	1921		16	" . . . . .	700	338	botaje.	
Austral . . . . .	"	1911		26	" . . . . .	528	286	Regional Magallanes.	
Arturo . . . . .	"	1883		54	" . . . . .	108	61	Regional Magallanes.	
6 vapores . . . . .									
						8,335	5,271		

**COMPANIA HAVER BECK Y SKALWEIT**

Alb. Haverbeck . . . . .	Carga . . . . .	1931	6	Carbón . . . . .	2,793	1,754	Cabotaje.
Allipén . . . . .	" . . . . .	1923	14	" . . . . .	1,763	1,188	Cabotaje.
Canelos . . . . .	" . . . . .	1914	23	" . . . . .	2,002	1,483	Cabotaje.
Naguilán . . . . .	" . . . . .	1920	17	" . . . . .	2,461	1,675	Cabotaje.
4 vapores . . . . .							
					9,019	6,100	

**TYRER Y LANDGREN**

Araucanía . . . . .	Carga . . . . .	1918	19	Carbón . . . . .	659	458	Cabotaje e inflamables . . .
Apolo . . . . .	" . . . . .	1811	26	" . . . . .	1,776	719	Cabotajes e inflamables . . .
2 vapores . . . . .							
					1,776	1,177	

**SOCIEDAD ANONIMA COMERCIAL TORRES Y WARD**

Marga . . . . .	Carga . . . . .	1920	17	Carbón . . . . .	1,461	1,029	Cabotaje e inflamable.
Viña del Mar . . . . .	" . . . . .	1911	26	" . . . . .	2,677	1,579	Cabotaje solo.
2 vapores . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	4,138	2,608	

**FONTEONA, CO RDERO Y CIA.**

Gilda . . . . .	Carga . . . . .	1906	31	Carbón . . . . .	514	257	Cabotaje.
-----------------	-----------------	------	----	------------------	-----	-----	-----------

**MARTINEZ Y PE REIRA LTDA.**

Castilla . . . . .	Carga . . . . .	1920	17	Carbón . . . . .	360	199	Cabotaje.
Lontué . . . . .	Carga . . . . .	1908	29	" . . . . .	783	418	Cabotaje.
2 vapores . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1,143	617	

**LATORRE Y PAVISICH**

Teresa . . . . .	Carga . . . . .	1906	31	Carbón . . . . .	443	152	Cabotaje.
------------------	-----------------	------	----	------------------	-----	-----	-----------

**COMPANIA NAVIERA ESTRELLA DE CHILE**

Chipana . . . . .	Carga . . . . .	1919	18	Carbón . . . . .	2,158	1,463	Cabotaje.
-------------------	-----------------	------	----	------------------	-------	-------	-----------

**ARMADORES DE LEBU**

	Tipo nave	Fecha Construcción	Edad Años	TONELAJE		Observaciones
				Combustible	Grueso	
Tirúa	Carga	1907	30	188	130	Cabotaje.

**COMPANIA INDUSTRIAL DEL AYSEN**

Coyhaique	C. y P.	1908	29	1,098	647	Cabotaje.
-----------	---------	------	----	-------	-----	-----------

**CIA. NAVIERA Y CO MERCIAL DE CHILOE**

Corcovado	C. y P.	1917	20	171	75	Regional Chiloe.
Atlas	"	1907	30	348	174	Regional Chiloe.
Lobo	Carga	1898	39	126	44	Regional Chiloe.
Mercedes	C. y P.	1874	63	158	79	Regional Chiloe.
Colo Colo	"	1919	18	450	225	Regional Chiloe.
Constitución	Carga	1880	57	577	413	Regional Chiloe.
Sta. Eleena	C. y P.	1899	38	201	108	Regional Chiloe.
Caupolicán	"	1917	20	171	75	Regional Chiloe.
8 vapores				2,202	1,193	

**ARMADORES REGIONALES DE CHILOE**

Foca	C. y P.	1899	38	234	117	J. Oelckers y Cia.
Laurencia	"	1903	34	263	184	Solminhac Hnos.
Fortuna	"	1906	31	224	148	Solminhac Hnos.
Tucapel	"	1879	58	84	60	R. Kompatzky. Aneud.
Inez	Goleta	Se ignora		38	28	J. Barrientos. Castro.
5 vapores				842	537	

**ARMADORES DE IQUIQUE**

Nilda	G. Mot.	1918	19	Combust. int.	60	51	Rossi, Casella.
Punta Lobos	"	1929	8	"	91	76	C. Sal. Pta. Lobos.
Rosita	"	1917	20	"	72	46	Julio Jiménez.
Cabotaje Arica, Iquique, 'Ant. y otros puertos.							
3 vapores					223	173	

**ARMADORES DE ANTOFAGASTA**

Alfonso	G. Mot.	1931	6	Combust. Int.	106	74	Cabotaje Arica, Iquique, An-
Alicia	"	1926	11	"	120	75	tofagasta y otros puertos
Neptuno	"	1919	18	"	106	83	Id.
Satélite	Vapor	1919	18	Carbón.	83	54	Id.
Alida Harvey	"	1911	26	"	117	59	Id.
Catherine L.	"	1918	18	"	118	59	Id.
Covadonga	G. Mot.	1923	14	Combust. Int.	64	35	Id.
7 vapores					714	439	

**ARMADORES LOCALES**

Aguila	Vapor	1907	30	Carbón.	120	93	Valdivia.
Fyr	"	1911	26	"	158	79	Valdivia.
Huelhue	"	1901	36	"	381	170	Valdivia.
Fueguino	Remol.	1931	6	"	77	28	Valparaíso.
Iris	G. Mot.	Se ignora		Combust. Int.	93	48	Valparaíso.
Junín	Vapor	1918	19	Carbón.	85	67	Cogumbo.
León	"	1911	26	"	233	84	Concepción.
Lebu	"	1920	17	"	82	55	Lebu.
8 vapores					1,229	624	
Lirquén	Vapor.	1891	46	Carbón.	1,919	1,071	Valparaíso.
San Vicente	"	1885	52	"	179	102	Talcahuano.
10 vapores					3,327	1,797	



ARMADORES REGIONALES DE MAGALLANES

	Tipo nave	Fecha constr. años	Edad años	Combustible	TONELAJE		OBSERVACIONES
					Grueso	Neto	
Diana	G. Mot.	1891	46	Com. Int.	121	83	James Lind.
Dawson	"	1922	15	"	87	71	José Montes.
Emma	"	1883	54	"	108	103	Com. Goleta Emma.
Helga	"	1918	19	"	44	22	A. Jensen.
Natales	Vapor	1906	31	Carbón	72	37	Frigorif. Natales.
Emma	"	1910	27	"	52	24	Soc. Gand Gente Grande.
6 vapores					484	340	

VELEROS DE SUCESSION J. OELCKERS

Rrag. Calbuco	Veler.	1885	52	Vela	1.638	1.476	Cabotaje e internacional
Bar. Guayteca	"	1884	53	"	1.241	1.179	" " "
Barca Nelson	"	1874	63	"	1.323	1.257	" " "
Gol. Reiher	"	1910	27	"	103	103	Cabotaje local.
4 veleros					4.355	4.015	

CIA. CARBONIFERA IND. DE LOTA

D. Alberto	Vapor	1924	13	Carbón	1.906	1.089	Transporte carbón.
D. Ricardo	"	1906	31	"	2.628	1.653	" " "
D. Luis	"	1906	31	"	2.629	1.653	" " "
D. Thompson	"	1924	13	"	2.466	1.475	" " "
Benj. Squella	"	1925	12	"	2.108	1.517	" " "
Matias Cousiño	"	1925	12	"	1.896	1.078	" " "
6 vapores					13.633	8.465	

**CIA. CARBONIFERA Y FUNDICION SCHWAGER**

Bocamaule . . . . .	Vapor	1922	15	Carbón	2.156	1.452	Transporte carbón.
Fco. Schwager . . . . .	"	1920	17	"	2.593	1.569	" "
Collico . . . . .	"	1890	47	"	2.274	1.464	" "
Millabu . . . . .	"	1922	15	"	3.378	1.880	" "
Puhoco . . . . .	"	1921	16	"	2.179	1.501	" "
5 vapores . . . . .					12.530	7.866	

**PESQUEROS**

**DIRECCION PESCA Y CAZA**

**PESQUEROS**

Alte. Señoret . . . . .	Vapor	1906	31	Carbón	110	55	
Pudeto . . . . .	"	1893	44	"	78	37	San Antonio.
2 vapores . . . . .					188	92	

**A. FENNER Y COMPANIA**

Lobo . . . . .	Gol. M.	1922	15	Com. Int.	28	27	Valparaíso.
Gaviota . . . . .	"	1910	27	"	88	69	" "
2 vapores . . . . .					116	96	

**COMPANIA INDUSTRIAL**

Indus B. F. . . . .	Vapor	1904	33	Carbón	3.579	2.257	Valparaíso . . . . .
Indus N.o 1 . . . . .	"	1911	26	"	188	44	" "
Indus N.o 2 . . . . .	"	1904	33	"	130	30	" "
Indus N.o 3 . . . . .	"	1912	25	"	177	88	" "
Indus N.o 4 . . . . .	"	1907	30	"	176	89	" "
5 vapores . . . . .					4.250	2.508	

**SOC. PESQUERA OLDHAM Y CIA. LIMITADA**

Penco . . . . .	Vapor	Se ignora		Carbón	357	163	Valparaíso
-----------------	-------	-----------	--	--------	-----	-----	------------

**RESUMEN GENERAL**

**EDAD DE LAS NAVES (Años)**

TONELAJE DE REGISTRO	EDAD DE LAS NAVES (Años)									
	Hasta 5	De 6 a 10	De 11 a 15	De 16 a 20	De 21 a 25	De 26 a 30	De 31 a 35	De 36 a 40	De 41 a 50	51 y más

**NAVES DE CARGA Y PASAJEROS**

Hasta	De 101 a 200 T.	De 201 a 500 T.	De 501 a 1000 T.	De 1001 a 1500 T.	De 1501 a 2000 T.	De 2001 a 2500 T.	De 2501 a 3000 T.	De 3001 a 3500 T.	De 3501 y más T.	Suma
100 T.	3	2	—	—	—	—	—	—	—	8
200 T.	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
500 T.	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2
1000 T.	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
1500 T.	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2
2000 T.	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
2500 T.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3000 T.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3500 T.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
más T.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Suma	3	1	8	8	1	8	3	8	5	8

**NAVES DE CARGA**

Hasta	De 101 a 200 T.	De 201 a 500 T.	De 501 a 1000 T.	De 1001 a 1500 T.	De 1501 a 2000 T.	Suma
100 T.	3	3	8	5	1	1
200 T.	—	—	1	2	—	1
500 T.	—	—	1	1	—	1
1000 T.	—	—	—	1	—	1
1500 T.	—	—	—	—	—	—
2000 T.	—	—	—	—	—	—
Suma	3	3	8	8	1	8



NAVES DE MAS DE 100 TONELADAS DE REGISTRO ADQUIRIDAS DESDE 1930 a 31 DE JULIO DE 1937.

Tipo Nave	Nombre	TONELAJE		Armador	Servicio que efectúan	Observaciones
		Grueso	Neto			
Vapor	Alejandro...	2,947	1,808	Menéndez B. ....	Cabotaje ....	ex-Argentino.
"	Angol...	5,221	3,161	Interoceánica ..	Internacional ..	ex-Torr Head.
"	Autofagasta. ....	4,798	2,900	Interoceánica ..	Internacional ..	ex-Plum Branch.
"	Arica .....	4,587	2,811	Interoceánica ..	Internacional ..	Nuevo.
"	Arauco .....	5,123	3,078	Interoceánica ..	Internacional ..	ex-Boussole.
"	Atlas .....	264	132	J. 2.0 Ditzel ..	Reg. Chilóe.	.....
"	Alb. Haverbeck ..	2,991	1,295	Haverbeck y S. ..	Cabotaje.....	ex-Dana.
"	B. Squella .....	2,311	1,319	C. S. A. V. ....	Carbonero .....	ex-Olytha.
"	Bio-Bío. ....	4,316	2,446	C. S. A. V. ....	Cabotaje .....	Nuevo.
"	Castilla. ....	371	174	Martínez Hnos. ..	Cabotaje .....	ex-Gazelle.
"	Cautín. ....	4,376	2,446	C. S. A. V. ....	Cabotaje .....	Nuevo.
"	Chipana .....	2,133	1,280	Cía. Est. de Chile..	Cabotaje .....	ex-Corapeak.
"	Chile .....	174	63	C. Ch. N. Pesca ..	Pesca .....	ex-Norrönell.
"	Colo-Colo. ....	430	225	C. N. C. Chilóe ..	Reg. Chilóe.	Escampavía.
"	Coyhaique .....	1,138	602	S. Ind. Aysen ..	Id. Cabotaje.	ex-Jamaica.
"	Foca .....	23	117	J. Oelekers .....	Reg. Chilóe.	.....
"	Margara .....	1,487	873	Torres y Ward ..	Cabotaje .....	ex-Notos.
"	Naguilán .....	1,872	993	Haverbeck y S. ..	Cabotaje .....	ex-Jongue M.
"	Noruega .....	114	40	C. Ch. N. Pesca ..	Pesca .....	ex-Lopra.
"	Pudeto .....	4,316	2,446	C. S. A. V. ....	Cabotaje .....	Nuevo.
"	Punta Arenas .....	4,452	2,726	Interoceánica ..	Internacional ..	ex-Apple Br.
"	Pr. Alessandri ..	1,644	1,015	C. Ch. N. Pesca ..	Pesca.....	ex-Suzanne.
"	Porvenir .....	170	100	Com. Señoret. ....	Reg. Magallanes..	Escampavía.
"	Santiago .....	4,574	2,860	Interoceánica ..	Internacional ..	ex-Yerro C.
"	Toltén .....	5,348	3,225	C. S. A. V. ....	Internacional ..	Nuevo.
M. N.	Teresa .....	452	158	I. Troncoso .....	Cabotaje .....	ex-Falkland.
Vapor	Vina del Mar .....	2,533	1,411	Torres y Ward ..	Cabotaje .....	ex-Champerico.
"	Lontué .....	736	402	Martínez P. ....	Cabotaje .....	ex-Runa.
"	Dom. Thompson. ....	2,466	1,474	C. C. e I. Lota ..	Carbon.....	ex-Dana.
29	Vapores .....	70,529	41,491			

**NAUFRAGIOS, DESGUAJE Y VENTA AL EXTRANJERO DE NAVES NACIONALES MAYORES DE 100 TONELADAS DE REGISTRO**

Desde el año 1930 al 31 de julio de 1937

TIPO	NOMBRE	Fecha cons-trucción	TONELAJE		ARMADOR	SERVICIO QUE EFECTUAN	FECHA DEL NAUFRAGIO VENTA O DESGUAJE
			Grueso	Neto			
Barca	Laura	1892	1,898	1,803	<b>NAUFRAGIOS</b>		
Vapor	Ballena	1910	146	66	J. Oelckers	Carga	Nov. 1930.
"	Antártico	1911	605	357	Ballenera de Corral Menéndez B.	Ballenero	En 1930
"	Inca	1916	434	268	S. Ind. Aysen	Reg. Magallanes	En 1932
"	Santiago	1911	4,574	2,860	Interoceánica	Reg. Chiloé	Marzo 1933
"	Margit	1902	859	585	Torres y Ward	Internacional	Febrero 1933
"	Negada	1905	6,152	3,880	James y Co.	Inflamables	Febrero 1933
"	Valdivia	1890	3,279	1,992	B. Blanchard	Internacional	Julio 1933
"	Guayvas	1901	217	154	Cía. Frutera	Cabotaje	Octubre 1933
"	A. Rojas	1928	436	373	Cía. Frutera	Frutas internacional	Abril 1934
"	Arnando	1880	107	53	Alvarez y Co.	Reg. Chiloé	Set./1934
"	Tomé	1908	154	81	Armada. Lebu	Cabotaje	Dic./1934
"	Castro	1918	644	450	Tyrer y Land.	Inflamables	Ene./1936
"	Cautín	1930	4,316	2,446	C. S. A. V.	Cabotaje	Ene./1936
"	Bio-Bío	1930	4,316	2,446	C. S. A. V.	Cabotaje	Mayo 1935
"	Chaitún	1908	150	58	Valdivia	Valdivia	Nov./1936
"	Don Carlos	1905	2,617	1,114	C. C. e I. Lota	Carbonero	Julio 1937
	17 naves		30,904	19,486			

		<b>VENTAS AL EXTRANJERO</b>					
Vapor	Cachapoal	1881	2,370	1,547	C. S. A. V.	Cabotaje	Año 1930
"	Renaico	1901	5,960	2,981	C. S. A. V.	Internacional	Año 1930
"	Santiago	1900	3,909	2,526	Interoceánica	Internacional y	Año 1931
"	Valparaíso	1922	3,944	2,482	Interoceánica	Cabotaje	Año 1931
"	Aconcagua	1922	7,310	3,976	C. S. A. V.	Cabotaje	Año 1932
"	Teno	1922	7,289	3,886	C. S. A. V.	Cabotaje	Año 1932
M. N.	Tollén	1930	5,348	3,225	C. S. A. V.	Internacion.	Año 1932
Vapor	Valparaíso	1918	5,639	3,034	Interoceánica	Internacion.	Año 1935
	8 naves		41,769	23,657			
					<b>DESGUAZADOS</b>		
Vapor	América	1874	1,876	1,382	Artigas y R.	Cabotaje	Fierro viejo, 1933
Barca	Dharma	1901	2,008	1,806	A. Bruna	Carga	Desguazada en 1933
Vapor	Imperial	1889	2,729	1,633	C. S. A. V.	Cabotaje	Amarrado en 1936
"	D. Thompson	1888	2,216	1,508	C. C. Ind. Lota	Carbonero	Desguazado en 1936
	4 naves		8,824	6,329			

	NUM. DE NAVES	TONELAJE	
		Grueso	Neto
Nafragadas . . . . .	17	30,904	19,486
Vendidas . . . . .	8	41,769	23,657
Desguazadas . . . . .	4	8,824	6,329

## RESUMEN GENERAL

SERVICIOS	Número de naves	TONELAJE	
		Grueso	Registro
Cabotaje y flete internacional . . . . .	39	100.540	60.058
Regional de Magallanes . . . . .	16	3.594	1.994
Regional de Chiloé . . . . .	13	3.044	1.730
Locales . . . . .	20	4.264	2.409
Veleros . . . . .	4	4.355	4.015
Carboneros . . . . .	11	26.213	16.331
Pesqueros . . . . .	10	4.911	2.859
<b>SUMA</b> . . . . .	113	146.921	89.396
En el año 1930 . . . . .	131	177.770	109.104
En el año 1937 . . . . .	113	146.921	89.396
<b>DIFERENCIA EN MENOS</b> . . . . .	18	30.849	19.708

Desde el año 1936 a 1937 la Marina  
naves con 6.647 toneladas gruesas y 6.411

Mercante Nacional ha aumentado en siete  
toneladas de registro neto.

El señor **Guzmán**. — En el artículo 35 que ha sido materia de larga discusión en la Comisión, debo insistir ante el Honorable Senado en los puntos de vista que sostuve en la Comisión para cuyo efecto propongo agregar después de la palabra “ley”, la siguiente frase: “cuya adquisición haya sido efectuada con auxilio del Estado”. Esta proposición está de acuerdo con la opinión manifestada por el honorable señor Silva Cortés, durante la discusión general del proyecto y según la cual él aceptaba que las naves que van a poder ser vendidas al extranjero su venta fuera fiscalizada con la intervención del Estado, siempre que éste hubiera contribuido a la adquisición de dichas naves.

Finalmente, como también he manifestado mi oposición al Título IV propongo su supresión.

Por otra parte, me permito rogar al Honorable Senado quiera pronunciarse cuanto antes respecto de la discusión general, con el objeto de pasar luego a la particular porque como de la aprobación de este

proyecto están pendientes tantos intereses, hay conveniencia en despacharlo en la forma más rápida que sea posible.

El señor **Lira Infante**.—En el curso de las observaciones que en sesiones pasadas formuló sobre este proyecto mi honorable colega y amigo señor Silva Cortés, declaró Su Señoría que el punto más importante de la discusión era el referente a la prohibición que consulta el artículo 35 de vender las naves que se registren en la matrícula de la marina mercante nacional.

Estoy de acuerdo con el honorable señor Silva Cortés en esta afirmación. En realidad, esta cuestión constituye la frontera que divide las opiniones en frente de este proyecto. Pero, no estoy de acuerdo con el señor Senador por Cautín y Bío-Bío, en el comentario que agregó a esa declaración. Dijo que en presencia de esta disposición se encontraban frente a frente dos corrientes: la que propicia la prohibición, para defender el interés nacional; y la que la combate, para amparar el interés de los armadores.

No acepto, señor Presidente, esta manera



de plantear el problema porque no corresponde a la verdad; es equívoca y es injusta.

Por mi parte, sostengo que los que como el Senador que habla, rechazan la prohibición absoluta consultada en el artículo 35 del proyecto, velamos con más acierto por el interés nacional que los que la aceptan y defienden.

Me será fácil demostrar este aserto.

Defendemos más eficazmente el interés nacional, por dos razones: la primera, porque así propendemos a la formación de la marina mercante nacional. En efecto, para formar e incrementar la marina mercante no hay, como lo expresé en días pasados, sino dos caminos a seguir: o la acción del Estado o la acción del capital particular.

Todos estamos de acuerdo en que el Estado no puede convertirse en armador, porque carece de los recursos necesarios que no podrían ser inferiores a 500 millones de pesos para comenzar a crear la marina mercante.

El segundo camino es el de interesar al capital particular, a fin de que se dedique a esta industria.

Pues bien, para lograr este fin se requiere ofrecerle, no sólo posibilidades de rentas legítimas, utilidades, sino las garantías mínimas de que no sufrirá en su integridad.

No respondería a este propósito la disposición que tiende a prohibir la venta de las naves, porque no habrá capitalista alguno, con mediano buen sentido, que cometa la ingenuidad de invertir sus dineros en una empresa que no podría dirigir él mismo.

La disposición aludida atenta, por tanto, en contra de la formación y desarrollo de la marina mercante nacional. Es una disposición, por lo mismo, absolutamente inaceptable desde el punto de vista práctico.

Es inaceptable, además, considerada bajo su aspecto constitucional, porque contraría el precepto de nuestra Carta Fundamental que, al garantizar el derecho de propiedad, establece que nadie puede ser privado de su dominio sino por causa de utilidad pública declarada por una ley y previo el pago de la indemnización correspondiente.

Se arguye en apoyo del artículo en cuestión, que la prohibición que él consagra sería en compensación de la reserva del ca-

botaje que se les acuerda a las naves de la marina mercante nacional.

Pero yo observo que no se guarda debida relación entre esa reserva y la desvalorización que importa para los armadores el prohibir la venta de sus naves.

La compensación a tal privilegio, que es muy relativo, reside en la serie de trabas a que quedan sujetos los armadores en lo referente a la condición de las naves, de su oficialidad y tripulación, de sus itinerarios y de sus tarifas, trabas todas ellas bastante onerosas.

No existe tal prohibición, dicen los que defienden el artículo en cuestión; existe sólo la exigencia de requerir un permiso del Presidente de la República, que nunca será negado sin causa justificada.

Respondo que esa exigencia equivale a una prohibición, ya que siendo el Presidente de la República quien deba calificar si existe o no esa causa justificada, no habría garantía suficiente para los armadores, de que no se les privaría de sus naves sin causarles perjuicios.

En otros términos, no bastaría para el caso que existiera causa justificada.

Si realmente el interés nacional pudiera hacer necesario retener en aguas chilenas y bajo el pabellón chileno, las naves incorporadas a la marina mercante nacional, hay un medio de obtenerlo sin inferir daño a los armadores y sin quebrantar el precepto constitucional. Ese medio consiste en acordar en la misma ley el derecho de los armadores a exigir la indemnización correspondiente.

Yo no me opondría a una disposición que así lo declarara, y voy más lejos.

Me avanzo a proponer que se consulte una disposición que enviaré a la Mesa y que establezca que en el caso de negarse la autorización consabida, deba el Fisco pagar al dueño de la nave el interés corriente sobre el valor que ella represente.

Me sitúo de esta suerte en un término medio, que armoniza el interés nacional con el interés de la marina mercante, estrechamente vinculado e identificado con el interés nacional.

Rechazo la prohibición en los términos tan absolutos en que la propone el proyecto de las Comisiones unidas; rechazo, igual-

mente, la idea de dejar a los armadores en absoluta libertad de vender sus naves. Acepto, en cambio, que se acuerde la prohibición para las naves incorporadas a la marina mercante nacional; pero debiendo consultarse, a la vez, la justa y correspondiente indemnización de los perjuicios que de dicha prohibición se deriven.

Note el Honorable Senado que las Comisiones unidas han ido mucho más lejos que la Cámara en este punto, porque mientras el proyecto aprobado en la de Diputados consultaba la prohibición sólo para las naves de la marina mercante construídas con ayuda fiscal, el proyecto de dichas Comisiones la hizo extensiva a todas las que opten a los beneficios de la ley, o sea, a todas las que hagan el cabotaje en nuestras costas.

Termino, señor Presidente, repitiendo lo que manifesté al comenzar: la tesis que en esta materia sustento, es la que mejor consulta el interés nacional porque favorece la formación e incremento de nuestra marina mercante, porque respeta el derecho de propiedad y el precepto constitucional que lo garantiza, y contempla y salvaguarda la necesidad de retener en aguas chilenas y bajo el pabellón patrio, las naves de la marina mercante nacional.

El señor **Silva Cortés**. — Yo no había pensado intervenir por segunda vez en esta discusión general de la Ley de Marina Mercante y Cabotaje; pero las palabras que hemos oído al honorable Senador señor Alejo Lira Infante, me obligan a contestarle brevemente.

Su Señoría ha dado a mis palabras un alcance y un significado que no han tenido ni podido tener jamás.

La cuestión es pura y simple. Los Ministros de Relaciones Exteriores y Comercio y de Defensa Nacional y dos Comisiones permanentes del Senado de la República, han trabajado en la formación de un proyecto de ley que se cree necesario y conveniente.

En este proyecto hay una cuestión principal discutida con viveza y casi con estrépito.

Las empresas particulares de navegación desean que las naves chilenas favorecidas

o privilegiadas por el Estado para que se mantengan chilenas y viajen por nuestro mar, puedan venderse libremente al extranjero.

Algunos señores Senadores han pronunciado elocuentes discursos y argumentado con entusiasmo, convencimiento, patriotismo y energía, porque creen que el proyecto es malo y perjudicial; y piden al Senado que rechace esto en general, o sea que ni siquiera se apruebe la idea vaga y general de legislar sobre la materia.

Las mayorías de las Comisiones informantes piden que esos propietarios o empresarios de naves, para enegenarlas o venderlas al extranjero, soliciten permisos del Presidente de la República.

Estos creen que si la nación concede algo, es para que en cambio, por lo menos, haya seguridad del mantenimiento de una cantidad mínima de buques chilenos en los mares del Pacífico del Sur.

Piensen en la necesidad nacional de que no desaparezca el pabellón chileno en un País como el nuestro, con largas costas, en la situación geográfica desfavorable que todos conocemos.

Aquellos, los que piden el rechazo del proyecto, creen que para que haya marina mercante es necesario dar libertad a los empresarios para vender al extranjero sus naves, porque temen que sin esa libertad no haya capitales para esa industria y no se consiga lo que el País necesita. Si el proyecto es rechazado en general, el éxito o triunfo de esa idea sería completo y esa libertad de vender existiría ampliamente. El honorable señor Lira no pide tanto como aquellos señores Senadores; y acepta los permisos en ciertos casos y con agregados o medidas que él cree de justicia.

Todos somos partidarios de dar subvenciones, privilegios, favores y todo lo que razonablemente pueda dar Chile, para tener siempre marina mercante chilena. Nadie ha pensado ni propuesto jamás embargos o prohibiciones absolutas. Todos reconocemos la necesidad de indemnizaciones o justas compensaciones.

No hemos deseado nunca infracciones del derecho constitucional. Todos queremos

respetar los legítimos derechos y fomentar los esfuerzos de los industriales.

Las Comisiones informantes, claramente, proponen algo para evitar o impedir que, en casos de conflicto entre el interés exagerado, aunque sea correcto y legítimo, de negocios particulares; y el interés superior nacional, de la Patria, prevalezca éste sobre aquél. Este es el fundamento del permiso, que para casos de negativas infundadas, que es muy difícil que acontezcan, se complementará con algo equitativo, si encontramos la mejor forma de establecerlo.

Sabemos que el Gobierno necesita esta ley y en esa cuestión de las ventas al extranjero es partidario en absoluto de lo que la mayoría de las Comisiones ha propuesto.

Tenemos derecho a que el Senado, con la debida discusión previa, resuelva luego, por lo menos en general, si aprueba o nó la ley. Esto nos obliga, contra nuestros hábitos, a molestar a nuestros colegas con indicaciones repetidas para tener sesiones especiales, esperando que haya una votación.

Mis palabras no fueron ataque para personas o empresas. No fueron tampoco expresiones para molestar a mis colegas, a quienes considero tan serios, patriotas y correctos como yo creo serlo; y a quienes debo respeto y las debidas consideraciones. Si hubiera algo que así no fuera, lo retiraría y pediría las excusas del caso; porque yo no me aparto jamás de inexorables reglas en la actuación parlamentaria. Sírvase creerlo así el honorable señor Senador y lo mismo digo a los otros honorables Senadores que han hablado contra el proyecto.

Debiendo el proyecto presentado por las Comisiones Unidas y preparado con la participación de los Ministros de Defensa Nacional y de Relaciones y Comercio, porque estoy convencido de que hacemos buena obra de interés público; repito que creo en un patriotismo y en una sinceridad igual de los que nos contradicen o impugnan; el pueblo apreciará la cuestión públicamente expresada; y la mayoría del Senado, en este segundo trámite constitucional, resolverá

lo que quiera; y esperamos esta resolución.

El señor **Guzmán**.— ¿Me permite la palabra, señor Presidente?

El señor **Lira Infante**. — Pido la palabra.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Tiene la palabra Su Señoría.

El señor **Lira Infante**. — Debo replicar al honorable señor Silva Cortés.

Agradezco, desde luego, la aclaración o rectificación que acaba de hacer a su discurso de días pasados.

Pero, debo decirle con franqueza que no me convencen las argumentaciones que acabamos de oírle para tratar de justificar la prohibición que analizamos.

Nos dice el señor Silva Cortés que se trata, no de una prohibición sino de un simple permiso que no equivale a prohibición.

Respondo que, en realidad se trata de prohibición aun cuando aparezca disfrazado de un simple permiso.

Si por el artículo en cuestión se autoriza al Presidente de la República para dar o negar la autorización para vender las naves, hay que ponerse en el caso que el Presidente la niegue para poder discurrir sobre un terreno de realidades.

Ahora bien, si el Presidente rechaza la venta no hay duda, que la Compañía dueña de la nave o su propietario particular sufrirán un perjuicio tanto más grave cuanto mayor sea el valor de la nave.

Pero, se dice, que el Presidente de la República no negará la autorización nunca, a menos que haya absoluta necesidad de retener en la marina mercante esa nave.

La observación anterior no salva la dificultad, porque aun cuando hubiera existido causa justificativa del rechazo, el perjuicio se habría producido. Lo justo es indemnizarlo como en el caso de cualquiera expropiación.

En su discurso de días pasados sobre este proyecto, el honorable señor Errázuriz, que conoce este problema mejor que nadie, nos recordaba lo que ocurrió hace unos 10 años cuando la Compañía Sud-Americana de Vapores pretendió vender dos de sus naves — el "Teno" y el "Aconcagua" — porque no producían utilidades sino pérdidas a la Empresa. Se levantó tal protesta de parte de la prensa y de la opinión en

contra del proyecto de venta, que se habló hasta de procesar y encarcelar a los directores que acordaron la enajenación.

Estoy cierto de que si en esa fecha hubiera existido la disposición legal que se pretende introducir ahora para autorizar al Presidente de la República para negar el permiso de vender las naves de la marina mercante, el Primer Magistrado habría cedido a la presión de la prensa y habría impedido la venta de esas naves por considerar, erradamente por cierto, vinculado el interés nacional a la permanencia de ellas bajo el dominio de la Sud-Americana.

¿Qué habría ocurrido entonces?

Se habría obligado a esa Empresa a conservar naves que habrían, a corto plazo, producido su ruina, habría debido liquidar y dar fin a sus operaciones, en perjuicio de la Compañía misma, de sus accionistas y del país que se habría visto privado de la más valiosa cooperación a su marina mercante.

No podríamos celebrar como lo hacemos ahora, la próxima llegada a nuestras costas de tres modernos barcos que enriquecerán la marina mercante nacional. Se habría producido un daño enorme al país sin provecho de nadie.

A estas situaciones desgraciadas conducen medidas como las que consulta el artículo que ahora combato con energía, medidas que con el ropaje del interés nacional mal comprendido, lo contrarían abiertamente.

Repito, la solución está en la indicación que he insinuado y que formularé en el momento oportuno, para consultar la prohibición; pero, acompañada de la indemnización de perjuicios que es de toda justicia y conveniencia conceder.

El señor **Gatica**.— Yo considero el proyecto sometido a la consideración del Honorable Senado de una importancia enorme para el desarrollo de la marina mercante nacional. Es indiscutible que no habrá en Chile un sólo ciudadano que no desee que nuestro país cuente con una próspera marina mercante, que sirva todas las necesidades del comercio de cabotaje.

Para que esto llegue a acontecer es necesario, a mi juicio, dar a esta marina todas las facilidades que sea menester para

que pueda desarrollar su negocio con entera seguridad. Si hay un negocio que presenta muchos inconvenientes y que está expuesto a pérdidas considerables, a pesar de los seguros sobre las naves, este es el de la marina mercante. Considero muy justificado el deseo de los chilenos de contar con una buena marina mercante, porque es indiscutible que para un caso de guerra, por ejemplo, con la extensión enorme de nuestro litoral, ella sería el mejor auxiliar de la marina de guerra.

Pero lamento tener que anticipar mi opinión en el sentido de que una gran parte de las ideas sometidas a la aprobación o rechazo del Senado son inconvenientes en cuanto a la obtención de este desarrollo que deseamos.

Debo prevenir al Senado que no tengo acciones de ninguna clase en ninguna compañía naviera que haga servicio de cabotaje; ni las he tenido jamás. Deseo que este servicio, si es posible, se lleve a la perfección.

Todos los honorables Senadores saben que las marinas mercantes de todo el mundo en estos últimos tiempos, es decir, cuando arreció más la crisis porque ha atravesado el mundo y todavía atraviesa, han estado a punto de liquidar. Las grandes Compañías de Vapores, como la Cunard, la Royal Mail, la White Star Line etc., si no es por el decidido apoyo prestado por el Gobierno Británico a estas Compañías, habrían tenido que liquidar. Igual cosa ha sucedido con las grandes Compañías de Vapores de Estados Unidos. Lo mismo ha acontecido con las marinas mercantes de de naciones de menor importancia económica que las que he citado. En Chile ha sucedido lo mismo. De manera que yo creo que para llegar a tener una Marina Mercante Nacional que satisfaga las necesidades de nuestro país, es necesario prestarle verdadera protección y no contentarse con la idea de que haciendo el cabotaje solamente nuestra Marina Mercante, eso ya es un privilegio que autoriza al Gobierno para tomar medidas que entran el libre desarrollo de este negocio. Y la prueba más evidente, a mi juicio, de que es necesario proteger esta industria es el hecho, que los señores Sena-

dores no podrán negar, que la gran mayoría de nuestras naves que hacen el comercio de cabotaje en nuestras costas bien podrían figurar en un museo de antigüedades .

Hay una gran parte de los buques que hacen hoy día este comercio que tienen cuarenta o más años de existencia y que si se mantienen a flote es debido a aquello de que el Océano Pacífico corresponde a su nombre en gran parte de las costas de Chile.

Si este comercio fuera un negocio que dejara pingües utilidades a los capitalistas que han invertido su dinero en él, ¿no creen Sus Señorías que se habrían apresurado a renovar sus barcos? Es indiscutible que los barcos nuevos con los adelantos que tienen en sus maquinarias y todo lo que dice relación con ellos son mucho más económicos que los barcos viejos que tienen maquinarias anticuadas, etc.; si nuestra Marina Mercante no se ha renovado es porque, a mi juicio, el negocio no es tan bueno como imaginan algunos, y por la inseguridad que siempre existe en nuestro país, ya que continuamente se dictan leyes que muchas veces, en vez de facilitar la gestación de los negocios, sólo los entorpecen.

Por eso creo que para legislar sobre esta materia, debe andarse con pies de plomo. Considero que la actual ley de cabotaje es buena, como también lo creen muchos señores Senadores que la conocen; con sólo algunas modificaciones ligeras, en lo que se refiere a los itinerarios de las naves y otras por el estilo, bastaría; pero legislar para dar al Estado la ingerencia que pretende el proyecto, confeccionado sin duda con el patriotismo que todos debemos reconocer en estos casos, es un error.

A mi juicio, los negocios se desarrollan mucho mejor manejados por los dueños del capital, dentro de las reglas que impidan que puedan convertirse en trusts o en abusos. Dar ingerencia en el manejo de estos capitales a personas que pueden estar animadas de los mejores deseos, pero sin los conocimientos necesarios, a literatos muchas veces, como se dice, es un peligro gravísimo. El Estado debe velar solamente en esta clase de negocios porque no se cometan abusos, porque no se lucre con ellos en forma perjudicial para los que necesitan es-

tos transportes, etc. Pero el Estado, con la reserva que se hace de poder autorizar a naves extranjeras para que hagan el comercio del cabotaje en determinadas ocasiones, tiene de sobra con qué evitar que estas compañías cometan abusos que pudieran perjudicar la salud pública, encareciendo los artículos de primera necesidad en las diferentes regiones que sirven con su recorrido.

Creo que la ingerencia del Estado en el manejo de los negocios particulares, lejos de producir bienestar y aumento de la riqueza pública, va socavando el espíritu de iniciativa de los hombres que en Chile, en otras ocasiones, han sabido formar grandes empresas y llevarlas a feliz término.

Miro con profunda estupefacción el deseo inmoderado que se ha adueñado del Gobierno y cuerpos legislativos para aumentar la burocracia que, al fin y al cabo como lo he dicho, va disminuyendo en forma creciente el espíritu de iniciativa y haciendo que nuestros conciudadanos, en lugar de trabajar con energía como lo hicieron nuestros antepasados, se estén dedicando exclusivamente a buscar empleos públicos que les permita pasar, si no una vida holgada, por lo menos una que no los haga realizar grandes esfuerzos.

Desgraciadamente casi todos los proyectos de ley que se han presentado a nuestra consideración en los últimos tiempos, significan un aumento desconsiderado de la burocracia y para justificar lo cual se dice que no hay aumento de plantas del personal que va tener a su cargo la aplicación de la ley que se trata de dictar, ya que todas ellas están formadas y en servicio y que no habrá aumentos de sueldos.

Sin embargo las cosas no ocurren así en la práctica por cuanto inmediatamente de ser aplicada la ley se presentan necesidades, papeleos y un cortejo de exigencias que hacen necesaria la creación de nuevos empleos.

Es por eso que votaré en contra de la mayor parte de las disposiciones que se contemplan en el proyecto de ley en discusión.

En cuanto a lo que a las tarifas se refiere, creo que basta y sobra con que el Gobierno, con los empleados a quienes corresponde este servicio, forme esas tarifas con las asociaciones navieras y, en definitiva, es el

Presidente de la República quien aceptará o rechazará esas tarifas; pero formar un congreso de veintitantos personajes que intervengan en el asunto, lo considero absolutamente desacertado. Antes de decidir, el Gobierno oirá a los organismos que crea necesario. De la misma manera, creo que el artículo que faculta al Presidente de la República para negar o autorizar la venta de naves que pertenezcan a la Marina Mercante Nacional, es inconsulto. Acepto la idea de que el Gobierno intervenga en la venta de una nave para la cual ha contribuido con

una parte considerable de su valor; pero, en ningún caso, en la venta de aquellas en las cuales no ha contribuido con un centavo para su adquisición.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Permítame, honorable Senador. Ha llegado la hora.

Quedará Su Señoría con la palabra.

Se levanta la sesión.

**Se levantó la sesión a las 4,02 P. M.**

**Antonio Orrego Barros,**  
Jefe de la Redacción.