

# SESION 5.A ORDINARIA, EN MARTES 31 DE MAYO DE 1938

(De 4 a 7 P. M.)

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES PORTALES Y CRUCHAGA.

## SUMARIO

1. El señor Urrejola rinde homenaje a la memoria del Obispo de Concepción señor Fuenzalida.
2. El señor Ossa da término a sus observaciones de sesión anterior, sobre el camino longitudinal sur.
3. El señor Gatica se ocupa del problema de la parcelación de algunos fundos de la Beneficencia en el norte.
4. El señor Guzmán pide al señor Ministro de Salubridad considere una nota del Comité pro construcción del hospital de Quillota.
5. El señor Concha don Aquiles, pide al Gobierno que investigue sobre el requisamiento de mercaderías del Sindicato, hecho por la Compañía de Potrerillos.

Se suspende la sesión.

6. A segunda hora continúa tratándose del proyecto sobre cabotaje, y queda pendiente su despacho.

Se levanta la sesión.

## ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Alessandri B., Fernando	Lira I., Alejo.
Azócar A., Guillermo.	Martínez M., Julio.
Bórquez P., Alfonso.	Maza F., José.
Bravo O., Enrique.	Michels, Rodolfo.
Concha S., Aquiles.	Muñoz C., Manuel.
Concha, Luis A.	Opazo L., Pedro.
Cruz C., Ernesto.	Ossa C., Manuel.
Durán B., Florencio.	Pradenas M., Juan.
Errázuriz, Maximiano.	Rivera B., Gustavo.
Estay C., Fidel S.	Ríos Arias, José M.
Figueroa A., Hernán.	Sáenz, Cristóbal.
Gatica S., Abraham.	Schnake V., Oscar.
Grove V., Hugo.	Silva C., Romualdo.
Grove V., Marmaduke.	Ureta E., Arturo.
Gumucio, Rafael L.	Urrejola, José Fco.
Guzmán, Enrique E.	Urrutia M., Ignacio.
Hiriart C., Osvaldo.	Valenzuela V., Oscar.
Lafertte G., Elías.	

## ACTA APROBADA

**Sesión 3.a ordinaria en 25 de mayo de 1938.**

**Presidencia del señor Cruchaga.**

Asistieron los señores: Alessandri, Azócar, Bórquez, Bravo, Concha Aquiles, Concha Luis, Cruz, Durán, Errázuriz, Estay, Figueroa, Gatica, Gumucio, Guzmán, Lira, Martínez, Maza, Michels, Muñoz, Opazo, Ossa, Portales, Rivera, Silva, Ureta, Urrejola, Urrutia y Valenzuela.

El señor Presidente da por aprobada el acta de la sesión 1.a, en 23 del actual, que no ha sido observada.

El acta de la sesión 2.a, en 24 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 negocios que a continuación se indican:

**Mensajes**

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

Con el primero somete a la aprobación del Congreso Nacional el Protocolo sobre explotación del ferrocarril de Arica a La Paz, suscrito en Santiago el 16 de agosto de 1937.

Pasó a la Comisión de Relaciones Exteriores.

Con el segundo modifica las observaciones que ha formulado al proyecto de ley aprobado por el Congreso Nacional sobre transferencia gratuita a la Caja de la Habitación Popular de terrenos fiscales en Temuco y Tocopilla.

Pasó a la Comisión de Trabajo y Previsión Social.

**Oficios**

Uno de la Honorable Cámara de Diputados, con el cual comunica que ha aprobado un proyecto de ley, sobre autorización

al Diputado don Eduardo Hübner para ausentarse del país por más de un año.

Pasó a la Comisión de Policía Interior.

Uno del señor Ministro de Tierras y Colonización, con el cual pide que se le envíe copia autorizada de un proyecto de ley sobre permuta de unos terrenos fiscales a los señores Santiago Reyes y Juan Bautista Duhart.

Se acordó acceder a lo solicitado.

**Permiso constitucional**

El honorable Senador don Carlos Haverbeck, con fecha 25 de abril, pide al Presidente del Senado el permiso necesario para ausentarse del país.

Por haberse concedido en su oportunidad, se mandó archivar.

**Solicitud**

Una de doña Resfa del Pilar y doña Lidia Roa, en que piden pensión de gracia.

Pasó a la Comisión de Asuntos Particulares de Gracia.

**Incidentes**

A insinuación del señor Presidente, con el asentimiento de la Sala, se acuerda conceder al señor Senador don Carlos Haverbeck el permiso necesario para que pueda ausentarse del país por más de 30 días.

El señor Bravo formula indicación para que, a partir desde la semana próxima, se destine la última media hora de la sesión de los días miércoles, al despacho de asuntos particulares.

A petición del honorable señor Michels, en nombre del Comité Radical, quedan designados el honorable Senador don Hernán Figueroa para integrar la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia, en reemplazo de don Aurelio Meza Rivera; y al honorable Senador señor Guzmán, para reemplazar al mismo señor Meza en la Comisión de Asuntos Particulares de Gracia.

El señor Bórquez ruega a la Sala tenga a bien acordar dirigir oficios a los señores Ministros de Relaciones Exteriores y Comercio; de Defensa Nacional y de Hacienda, pidiéndoles se sirvan estudiar y resolver, a la mayor brevedad, la forma de financiar el aumento de subvención que solicita la Compañía Naviera de Chiloé, a fin de poder continuar los servicios de navegación entre las provincias de Llanquihue, Chiloé y Aysen. Sin ese aumento, la Compañía no estaría en condiciones de seguir atendiendo la navegación a dichas provincias, ya que con la actual subvención, le deja una pérdida superior a setenta mil pesos mensuales, lo que la obligará a paralizar su flota el 1.º de junio y desahuciar a los numerosos empleados que sirven a la Compañía, tanto a bordo como en tierra.

El señor Urrejola formula indicación para que en nombre del Senado se acuerde dirigir, al Senado Argentino, un telegrama de congratulación, por ser hoy el aniversario de su independencia.

El señor Concha don Luis Ambrosio, comenta la actitud del señor Ministro de Relaciones Exteriores, con motivo de las fiestas en honor del Canciller argentino señor Cantilo, en su reciente visita al país, y a las cuales no se invitó a ninguno de los Senadores de izquierda.

Termina sus observaciones haciendo renuncia del cargo de miembro de la Comisión de Relaciones Exteriores del Senado.

El señor Durán hace diversas observaciones sobre los sucesos ocurridos en la sesión del Congreso Pleno el 21 del actual.

Usan de la palabra sobre este mismo asunto los señores Azócar, Martínez Montt y Lira.

El señor Urrutia ruega a la Sala tenga a bien acordar reiterar al señor Ministro de Fomento el oficio que se le dirigió en el mes de noviembre último, pidiéndole una lista completa de la distribución de fondos de caminos y puentes, y de los fondos destinados a caminos de acuerdo con el Plan Extraordinario, durante el año 1937; la re-

gión en la cual se han invertido estos fondos y los antecedentes o solicitudes que han dado origen a estas inversiones.

El señor Azócar formula indicación para que se exima del trámite a Comisión y se tome en consideración inmediatamente, el proyecto de ley de la Cámara de Diputados, por el cual se autoriza al Diputado por La Serena, don Eduardo Hübner Richardson, para que pueda ausentarse del país por más de un año.

Se dan por terminados los incidentes.

La indicación del señor Azócar se da tácitamente por aprobada.

En discusión general y particular el proyecto a que se refiere, se da también por aprobado.

El proyecto aprobado es como sigue:

#### PROYECTO DE LEY:

“**Artículo 1.º** Autorízase al Diputado por La Serena, señor Eduardo Hübner Richardson, para que, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 31 de la Constitución Política del Estado, pueda permanecer fuera del país por más de un año.

**Artículo 2.º** La presente ley regirá desde su publicación en el “Diario Oficial”.

Se levanta la sesión.

#### CUENTA

Se dió cuenta:

1.º **Del siguiente oficio de la Honorable Cámara de Diputados:**

Santiago, 30 de mayo de 1938.—Con motivo del mensaje e informe que tengo a honra pasar a manos de V. E., la Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar el siguiente:

#### PROYECTO DE LEY:

“**Artículo 1.º** Autorízase al Presidente de la República para contratar directamente o por intermedio de la Caja Autónoma de

Amortización, con la garantía del Estado o sin ella, y por cuenta de las Municipalidades en que rigen las disposiciones de las leyes 4,339, de 14 de julio de 1928, y 5,757, de 12 de diciembre de 1935, créditos en cuentas corrientes o a plazo, con cualquiera clase de instituciones y hasta por la suma de cinco millones de pesos (\$ 5.000,000), con el fin de atender al pago de obras de pavimentación que se ejecuten de acuerdo con las leyes citadas.

Esta autorización tendrá el carácter de permanente, de modo que amortizados total o parcialmente los créditos obtenidos, puedan ellos renovarse o contratarse otros siempre que el desarrollo de las obras así lo requiera.

**Art. 2.º** Las cuentas de pavimentación que corresponda pagar al vecindario, las rentas de pavimentación de la respectiva comuna y bonos de pavimentación de los emitidos de acuerdo con lo dispuesto en las leyes 4,339, de 14 de julio de 1928, 4,543, de 25 de enero de 1929, y 5,757, de 12 de diciembre de 1935, podrán darse en garantía de los créditos que autoriza contratar el artículo anterior.

Las cuentas de pavimentación que se formulen al vecindario y que correspondan a trabajos financiados con créditos que autoriza la disposición del artículo anterior, no podrán ser canceladas con bonos de pavimentación.

Se considerará de cargo de estas cuentas la comisión de obtención del crédito que no podrá ser superior al 1 por ciento y el mayor interés que pudiera resultar sobre el establecido por los artículos 20 y 62 de la ley 5,757.

El producto de estas cuentas de vecinos se destinará exclusivamente al servicio de interés y amortización del préstamo, hasta su total cancelación.

**Art. 3.º** La Dirección General de Pavimentación formará el fondo común a que se refiere el artículo siguiente, destinado a financiar la ejecución de obras de pavimentación, el que se facilitará a manera de préstamo a las Municipalidades en cuya comuna deban ejecutarse las obras, en las mismas condiciones que las establecidas por las respectivas leyes de pavimentación

vigentes, en cuanto no fueren contrarias a lo que la presente ley establece.

Este fondo común de pavimentación se depositará en cuenta bancaria especial y mientras no reciba la inversión propia a que está destinado, podrá ser depositado a interés.

Los préstamos otorgados a las municipalidades devengarán el mismo interés anual que los bonos de pavimentación, y las municipalidades respectivas amortizarán dichos préstamos en la forma que se haga el pago correspondiente por los propietarios.

La parte de las cuentas de pavimentación que en virtud de las disposiciones legales que correspondan es de cargo de la municipalidad, quedará sometida a la misma forma de pago de las cuentas del vecindario y esta última disposición podrá ser aplicable a los trabajos que se financien por medio de colocación de bonos.

**Art. 4.º** El fondo común de pavimentación se formará:

a) Con el cinco por ciento (5%) de los recursos de pavimentación de las comunas afectas a las leyes 4,339 y 5,757, que se deducirá semestralmente, según las cifras que arrojen los estados semestrales;

b) Con la diferencia que resulte, anualmente, entre los gastos generales que se prorratan entre las comunas y el cinco por ciento (5%) de los recursos de pavimentación de las comunas afectas a las leyes aludidas;

c) Con la utilidad que se produzca en las amortizaciones ordinarias o extraordinarias de bonos por compra directa en el mercado, cuando ellas deban realizarse en virtud de las disposiciones legales que rijan las misiones correspondientes;

d) Con los intereses que produzcan las inversiones o colocaciones del fondo común de pavimentación;

e) Con las entradas que pueda percibir la Dirección General de Pavimentación y que las leyes respectivas no destinan taxativamente a otro objeto;

f) Con las sumas que corresponda pagar al vecindario en conformidad a las leyes vigentes sobre pavimentación, por trabajos ejecutados con fondos provenientes de

aportes que hayan hecho el Fisco o los particulares; y

g) Con el producto de la aplicación del inciso 1.º del artículo 5.º de la presente ley.

**Art. 5.º** Las cuentas que se formulen por trabajos financiados con el fondo común de pavimentación y con recursos municipales, se recargarán en un porcentaje igual al promedio del recargo que tengan las cuentas por trabajos financiados con empréstitos en la respectiva comuna por efecto de la depreciación de los bonos.

Cuando estas cuentas no fueren canceladas al contado podrán serlo con bonos de pavimentación de los autorizados por las leyes 4,339, 4,543, 5,757 y decreto con fuerza de Ley número 197, de mayo de 1931, estimados por su valor comercial y en conformidad con las normas que fije el Reglamento.

**Art. 6.º** No obstante la contabilización independiente que debe llevar la Dirección General de Pavimentación de los recursos de pavimentación de cada comuna, podrán otorgarse préstamos de una comuna a otra, por tiempos limitados, a un interés igual al de los bonos de pavimentación, siempre que el programa de obras en la comuna no sufra perjuicios.

**Art. 7.º** Autorízase al Presidente de la República para convertir directamente o por intermedio de la Caja Autónoma de Amortización en nuevas obligaciones los empréstitos que por leyes especiales se hayan contratado para ejecutar obras de pavimentación en comunas de la República en que rijan las disposiciones de las leyes 4,339 y 5,757, o la parte de ellos que hubiese sido destinada a este objeto.

Los bonos que se emitan para convertir esos saldos de deudas serán análogos a los emitidos en conformidad a la autorización que confiere el artículo 25 de la ley 5,757.

Las contribuciones especiales que se hayan establecido para el servicio de esos empréstitos que se convierten, se considerarán como recursos de pavimentación de los indicados en los artículos 16 de la ley 4,339 y 29 de la ley 5,757 y el servicio del nuevo empréstito será de cargo de dichos recursos en la misma forma y condiciones

que las establecidas en las citadas leyes para los empréstitos por ellas autorizados.

En caso de que la inversión de esos empréstitos antiguos haya sido sólo parcial en la ejecución de obras de pavimentación, la Contraloría General de la República determinará, oyendo a la respectiva Municipalidad y a la Dirección General de Pavimentación, la parte de ellos y de la respectiva contribución, que quedará afecta a las presentes disposiciones.

Cuando el inciso 1.º de este artículo se aplique a convertir un empréstito a cuyo servicio están afectos los pagos del vecindario por concepto de cuentas de pavimentación, la Dirección General de Pavimentación hará anualmente amortizaciones extraordinarias al nuevo empréstito, de manera que la fecha de extinción de éste coincida con la extinción de las obligaciones de los propietarios.

**Art. 8.º** En las comunas afectas a las disposiciones de la ley 5,757, en que se hayan efectuado obras de pavimentación definitiva con el producido de empréstitos autorizados por otras leyes, el servicio de éstos podrá ser de cargo de la Dirección General de Pavimentación en la forma que se indica, según se trate de empréstitos para cuyo servicio se hubiere establecido o no una contribución especial que afecte a la propiedad raíz.

En caso de que no se hubiere establecido contribución especial, el servicio de esos empréstitos podrá ser de cargo de los Recursos de Pavimentación a que se refiere el artículo 29 de la ley 5,757, cuando así se haya determinado previamente a la inclusión de una comuna en la ley citada, entre la Municipalidad correspondiente y la Dirección General de Pavimentación y se hubiere dejado establecida esta circunstancia en el decreto supremo a que se refiere el artículo 2.º de la ley 5,757.

En el segundo caso, el servicio aludido podrá ser también de cargo de los citados recursos, siempre que el producto anual de la contribución especial entre a formar parte de ellos, previo acuerdo de la Junta de Pavimentación, sancionada por decreto supremo.

**Art. 9.º** Para los efectos de la aplica-

ción del artículo 8.º, se entenderán como pavimentos de carácter definitivo, aquellos cuya duración normal sea mayor de diez años, según la clasificación de los artículos 36 y 71 de la ley 5,757.

Si los empréstitos a que se refiere el mismo artículo 8.º se hubieren destinado sólo parcialmente a la ejecución de obras de pavimentación, será aplicable lo dispuesto en el inciso 4.º del artículo 7.º.

**Art. 10.** Desde el momento en que en una comuna rijan las disposiciones de la ley 5,757, las cuentas de pavimentación formuladas en virtud de otras leyes y que se encontraren total o parcialmente insolutas, se formularán nuevamente por el total o por los saldos pendientes, según los casos, en conformidad a las disposiciones de la ley citada.

El valor de estas cuentas se considerará como recurso de pavimentación de la respectiva comuna, de los indicados en el artículo 29 de la ley 5,757.

**Art. 11.** La autorización conferida al Presidente de la República por el artículo 25 de la ley número 5,757, se entiende otorgada sin perjuicio de la autorización que consulta el artículo 25 del decreto con fuerza de ley número 197, de 30 de mayo de 1931, hasta por el monto de los empréstitos contratados.

Los bonos autorizados por la ley 5,757 se emitirán por parcialidades, según las necesidades de pago de las obras por ejecutarse y el Presidente de la República podrá emitir bonos que reemplacen a los que sean retirados de la circulación por amortizaciones ordinarias y extraordinarias. Estos bonos tendrán las condiciones de interés y amortización que tenían los primitivos.

Estas nuevas emisiones y las primitivas autorizadas por la ley 5,757, no podrán significar un dividendo de servicio semestral superior a tres millones cuatrocientos mil pesos.

Podrán considerarse en todo aplicable a las emisiones autorizadas por las leyes 4,543, de 25 de enero de 1929; 5,757, de 24 de diciembre de 1935; decreto con fuerza de Ley 197, de 30 de mayo de 1931, y por la presente, la disposición del inciso 1.º

del artículo 12 de la ley 4,339, de 14 de julio de 1928.

**Art. 12.** En lugar de amortizar extraordinariamente los bonos que reciba en pago de cuentas de vecinos y por concepto de amortizaciones de deudas, la Dirección General de Pavimentación podrá considerarlos en circulación o asignarlos como emisión a otra comuna distinta a aquella en que el pago fué hecho, para los efectos de ejecutar nuevas obras.

**Art. 13.** No obstante lo dispuesto en el artículo 27 de la ley 5,757, que se declara aplicable a las comunas regidas por la ley 4,339, la Dirección podrá invertir Recursos de Pavimentación de una comuna en conjunto con fondos de empréstitos, debiendo en este caso destinarse las cuentas y cuotas semestrales que paguen los vecinos al servicio de los empréstitos correspondientes.

**Art. 14.** Se autoriza al Director General de Pavimentación para aumentar hasta en un diez por ciento el valor de la cuenta de pavimentación de cada propiedad, que se formule en virtud de lo dispuesto en las leyes 4,339, 4,543 y 5,757, a fin de cubrir los gastos de estudios, planos y mensuras, inspección de las obras, viáticos y movilización del personal y demás gastos generales que la aplicación de las citadas y la presente ley originen.

**Art. 15.** Agrégase al artículo 1.º de la ley 5,856, de 5 de agosto de 1926, bajo el rubro "Pavimentos de concreto", lo siguiente:

"Calle Uno Poniente de Uno Norte a Uno Sur".

**Art. 16.** Esta ley regirá desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial".

#### Artículos transitorios

**Artículo 1.º** Los propietarios de predios que a la fecha de la promulgación de la presente ley, adeuden el valor de las cuentas o cuotas de pavimentación que se les haya formulado en virtud de las disposiciones de las leyes 4,339, 4,396 y 5,757, quedarán exentos de pago de los intereses penales, siempre que cancelen los servicios vencidos de las deudas correspondientes, dentro de un plazo de cuatro meses, a contar desde la fecha de vigencia de la misma.

**Art. 2.o** Se declara que en la comuna de Los Andes se han cumplido los requisitos establecidos en el inciso 2.o del artículo 8.o de la presente ley".

Dios guarde a V. E.—**Gregorio Amunátegui.**—**J. Villamil Concha**, Prosecretario.

2.o **De un telegrama** del señor Presidente del Sindicato Industrial de Potrerillos, en que a nombre de esa corporación, pide amparo por requisamiento de mercaderías.

### Debate

#### PRIMERA HORA

—Se abrió la sesión a las 4.16 P. M., con la presencia en la Sala de 18 señores Senadores.

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

El acta de la sesión 3.a, en 25 de mayo, aprobada.

El acta de la sesión 4.a, en 30 de mayo, 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.

#### TABLA DE FACIL DESPACHO

El señor **Portales** (Presidente).— Vamos a entrar a la tabla de fácil despacho.

El señor **Azócar**.— Yo pido que se retiren todos los proyectos de la tabla de fácil despacho, apoyado por los señores Concha y Grove don Hugo.

El señor **Portales** (Presidente).— Hago presente al señor Senador que en esta tabla hay asuntos de mero trámite.

El señor **Azócar**.— De todos modos, me opongo a que se traten.

El señor **Portales** (Presidente).— Quedan retirados por hoy los asuntos de la tabla de fácil despacho.

### Incidentes

#### HOMENAJE A LA MEMORIA DEL OBISPO MONSEÑOR GILBERTO FUENZALIDA.

El señor **Urrejola**.— Honorable Presidente:

Deseo solicitar la benevolencia del Honorable Senado para cumplir con el deber, siguiendo una noble y patriótica tradición, de rendir un homenaje a la memoria de uno de los más ilustres de nuestros conciudadanos, fallecido mientras esta Corporación se encontraba en receso de sus funciones.

Me refiero, señor Presidente, al Excmo. y Rvdmo. Obispo de Concepción, Dr. don Gilberto Fuenzalida Guzmán.

Sacerdote ejemplar, pedagogo eminente, maestro admirable de varias generaciones, el Ilustrísimo señor Fuenzalida llegó a la alta dignidad de Obispo de la Diócesis de Concepción, en medio del afecto y del respeto de todos cuantos, en su fecunda vida de trabajo, en el Seminario, en el Cabildo Metropolitano, en la Universidad de Chile, tuvieron la fortuna de tratarlo y conocerlo. Monseñor Fuenzalida fué durante muchos años Decano de la Facultad de Teología de la Universidad de Chile y también Rector interino de la misma Universidad. Obispo de Concepción, consagró su talento y su celo de apóstol, al cuidado de su extensa diócesis; y no hubo comarca, por apartada que fuera, que no visitara; ni necesidad, moral o material, que con corazón generoso no procurara remediar.

La República ha perdido en Monseñor Fuenzalida a uno de sus más eminentes ciudadanos y la Iglesia a uno de sus más venerables prelados. Sus cartas pastorales, notables por su ciencia y por su estilo, serán siempre consultadas por los hombres de estudio y de fe. Si sus condiciones de cultura y de talento le señalan, entre los hijos de que la Patria debe enorgullecerse, un puesto privilegiado; su corazón generoso, su inagotable bondad, el inmenso espíritu de comprensión humana de que estaba do-

tado, le aseguran un puesto eterno en la memoria y en la gratitud de cuantos le conocieron.

Honorable Presidente:

He querido con estas palabras, y a pesar del tiempo transcurrido, que quede constancia en los anales del Senado, del lamentado desaparecimiento de tan ilustre ciudadano.

### CONSTRUCCION DEL LONGITUDINAL SUR

El señor Ossa.— Decía, al terminar la sesión de ayer, que el camino longitudinal sur, que va a ser la gran vía del país, tiene ya la exigencia de un buen pavimento, que se justifica porque la calidad de éste debe estar de acuerdo con el tráfico.

El concepto económico de relacionar la intensidad del tránsito de un camino con la clase de pavimento que debe tener y la aspiración de obtenerlo se ha condensado en los Estados Unidos en una frase que sirve de portada a los textos y revistas que tratan sobre el particular y que dice: **Cuesta más caro tener malos caminos que tenerlos buenos.**

El sentido de esta frase debe acentuarse entre nosotros si se considera que allá por el alto valor de la obra de mano es muy costosa la construcción de los caminos y aquí todavía relativamente barata, y aquí son muy caros, la bencina, el aceite y los automóviles, que en Estados Unidos son baratos.

En un prolijo estudio publicado en los anales del Instituto de Ingenieros de Chile en septiembre próximo pasado, se detallan los gastos totales de transporte por kilómetro de vehículo motorizado, detallando los que no dependen del vehículo como, interés y amortización y conservación del camino y los que dependen directamente de él, como la bencina, aceite, neumáticos, reparaciones y repuestos, interés y amortización del coche, chofer, garage, etc.

Estos gastos varían con la intensidad del tráfico decreciendo en razón inversa del aumento de ésta y disminuyen con el mejoramiento de la calidad del pavimento.

Tomando las cifras a que se ha llegado en los cuadros resultantes de ese estudio, se establecen que los gastos totales de transporte por kilómetro y por vehículo variable como se ha dicho sin la calidad del pavimento e intensidad del tráfico, y suponiendo la cifra de 300 vehículos de paso de día que es la actual y la de 600, o sea, el doble para tomar en cuenta el incremento de la explotación agrícola e industrial que se desarrollará al amparo del buen pavimento, se tiene:

Que para el primer caso, o sea, para el actual tráfico de 300 vehículos diarios, la diferencia o economía por kilómetro vehículo entre un camino con pavimento de tierra o con pavimento de concreto es de 14 centavos.

Este mayor gasto que significa un mal camino representaría en un año para la extensión de 120 kilómetros del pavimento en proyecto, la suma de 1.814,400 pesos.

Con la sola duplicación del tráfico que este fuera de 600 vehículos diarios, la economía por kilómetro-vehículo deducida de los mismos cuadros de estudio resulta de 21 centavos.

O sea, ya con un tráfico de 600 vehículos al día, la pavimentación del camino de Nos a San Fernando, representa para la economía nacional, por la sola consideración de facilidad de transportes, una suma que al año significa 5.443,200 pesos.

Estas cifras nos permiten traducir la recordada frase tan repetida en Estados Unidos de que **Cuesta más caro tener malos caminos que tenerlos buenos**, diciendo que **una manera de destruir la riqueza pública es conservando y manteniendo las principales vías de comunicación del país en la forma que actualmente las tenemos.**

Es por esto que el admirable buen sentido inglés clasifica la civilización de los países por la capacidad y calidad de los transportes.

Es por lo mismo que Roma, cuando llegó a ser la capital del mundo, contaba con 300,000 kilómetros de carreteras entre las cuales la Vía Appia nos permite todavía comprobar los recuerdos de ese gran pasado.



Es por lo mismo también que el antiguo Egipto en la época de su florecimiento construía carreteras hasta con piedras labradas que representaban figuras místicas, carreteras que facilitando el acarreo de materiales permitieron levantar las famosas pirámides que ahora son fuentes de riquezas por la atracción de los turistas que allí admiran los mudos restos de antiguas civilizaciones.

Aquí con una red caminera que se acerca a los cuarenta mil kilómetros, no parece temerario afirmar que nuestro país es uno de los más atrasados en cuanto a calidad de sus caminos en comparación con su extensión territorial y sus verdaderas necesidades al respecto.

La marcha seguida en la construcción de caminos definitivos, comenzados hace unos diez años, ha sido sencillamente miserable; apenas unos cuatrocientos kilómetros en tan largo lapso. Y en los últimos cinco, cuando el Presupuesto de Caminos ha subido año a año hasta llegar a una cifra cercana a los cien millones, los caminos nuevos de este tipo han sido la excepción, mientras la mayor parte, se ha destinado a mejorar en forma siempre precaria los viejos caminos de tierra.

No hay ninguna duda de que es un deber el procurar mantener en servicio los caminos existentes ni tampoco el que deben construirse algunos caminos nuevos para la atención de regiones que han nacido a las actividades agrícolas, mineras e industriales en los últimos años; pero, racionalmente no puede ser posible gastar casi totalmente un Presupuesto de cien millones al año, en componer y volver a componer y componer eternamente, los malos caminos actuales, dejando casi totalmente también de la mano la construcción de caminos definitivos.

Aparte de la contribución directa de caminos, que pagan todos los predios a lo largo del país, y cuyo valor forma parte del presupuesto respectivo, se destina una gran parte, si no todo, el producto del gravamen aduanero sobre la importación de nafta, al mismo objeto.

Sería de todo punto de vista racional, que la totalidad de este último impuesto, se des-

tinara cada año, exclusivamente a la construcción de caminos definitivos.

El costo medio actual de un kilómetro de camino pavimentado con concreto, puede estimarse en algo como doscientos cincuenta mil pesos; si se obtienen unos cuarenta millones al año, que creo es la cifra real, por derechos de internación de la bencina, y se aplica esa cifra total a procurar caminos definitivos para el uso de los vehículos motorizados que resultan gravados directamente con ese impuesto indirecto, se podrían ejecutar anualmente unos ciento sesenta kilómetros, y al cabo de sólo unos quince años, sin más que ese esfuerzo, se habría llegado a completar unos dos mil cuatrocientos kilómetros de vías de primer orden a lo largo de todo el país que pondrían en relación perfecta sus diversas zonas.

Con dos mil cuatrocientos kilómetros de caminos definitivos, no hay ninguna duda de que el tráfico aumentaría en proporciones incalculables, haciéndose cada vez más fáciles y económicos los transportes y desarrollando con ello las actividades agrícolas, industriales y mineras en proporciones que no pueden siquiera preverse, tal como ha pasado en el mundo entero.

Así se transformaría hasta la fisonomía del país, como se han transformado nuestras ciudades con sus calzadas parejas y limpias y blancas.

Es lo que ha pasado en poquísimos años, desde 1933 a fines de 1936, en nuestra vecina, la República Argentina, donde la Ley de Vialidad dictada en el primer año del gobierno del Presidente Justo, cuyos recursos principales los constituye un impuesto de solo cinco centavos por litro de nafta, que cobra el gobierno federal, más dos centavos que tienen derecho a cobrar los gobiernos provinciales, ha permitido ejecutar dos mil seiscientos cuarenta kilómetros de caminos pavimentados principales y cuatro mil trescientos sesenta y cuatro kilómetros de óptimas carreteras secundarias macadamizadas sin perjuicio del mejoramiento y conservación de treinta y tres mil kilómetros de otras carreteras con una inversión que al 31 de diciembre de 1936, es decir al final del cuarto año, fué de unos ciento setenta y cuatro millones de nacionales.

Esto dice que en aquel país se ha pensa-

do, y con justísima razón, que no es posible gastar totalmente el presupuesto vial, en componer o siquiera ejecutar simples caminos de tierra y se ha repartido el dinero de que podía disponerse en tal forma, que sin dejar de la mano los arreglos indispensables, de los viejos caminos de tierra se ha hecho en término medio anual setecientos kilómetros de caminos pavimentados.

Aplicar un criterio semejante sin necesidad de otras leyes especiales que lesionan intereses y que no son necesarias, sería la solución de éste tan importante problema nacional.

En el proyecto que nos preocupa se ha atacado el principio que consiste en levantar contribuciones e impuestos para fines determinados, porque se arguye que, tanto las contribuciones como los impuestos, son pagados para hacer frente a las necesidades del país, juzgadas éstas en la ley general de presupuestos.

Esta teoría que pudo haberse sostenido en otra época ya, ahora no permitiría realizar las obras públicas ni las más indispensables para el progreso económico y material del país, con la intensidad que este progreso exige, ya que las dificultades en que se encuentra y seguirá encontrándose el Gobierno para financiar los presupuestos, no permitirán recurrir a él con ese objeto.

Por lo demás, al atenernos a esa, sin duda, sana teoría, estaría todavía por construirse hasta el alcantarillado de Santiago, que pudo contratarse hace ya más de un tercio de siglo, gracias a que también se contrató un empréstito especial que sirven directamente los habitantes beneficiados, que es la forma en que en el proyecto en cuestión se propone hacerlo.

Esta misma práctica se ha seguido para la pavimentación de la capital y sus alrededores, y para la pavimentación y otros servicios de las diversas ciudades de la República, que gozan así anticipadamente, de las comodidades y beneficios que esto significa.

No se ha salvado en cada uno de estos casos o mejor dicho, no se ha respetado el principio que ahora se defiende; pero creo que, tanto en los que he citado, como en el del proyecto del camino longitudinal, se

justifica ampliamente proceder en forma contraria a él.

Lo demás solo significa un injustificado retardo al progreso.

Los que pagan el camino, los que hacen el servicio del empréstito, según el proyecto pendiente de la Honorable Cámara, son los propietarios de las comunas atravesadas y adyacentes, o próximas, lo que significará una contribución inferior a la que fué suprimida solo hace tres años y que soportaron todos los agricultores del país en tiempos de enorme depresión de precios y valores.

Se propone que parte de esta contribución se restablezca para ciertas comunas, las más directamente beneficiadas de las ricas provincias de O'Higgins y Colchagua.

No es exagerar, decir que estas comunas reciben un beneficio directo; desde luego, por la subdivisión de la propiedad y su consiguiente aumento de valor, lo que significa creación y aumento de la riqueza particular de los propietarios contribuyentes directamente beneficiados, que en esta forma contribuyen al progreso general del país, labrando, como se ha dicho, su propia prosperidad.

Quisiera antes de terminar llamar la atención a los que, por un motivo u otro, obstaculizan el progreso del país para pedirles no repitan la historia aquí tantas veces repetidas.

Existe todavía el recuerdo de la obstrucción que hicieron Senadores ilustres, jefes de partidos, cuando se discutía el proyecto de construir el alcantarillado de Santiago, que llegaron a proponer el aprovechamiento de las antiguas acequias, rectificándolas donde fuera indispensable, y con algún otro pequeño acomodamiento para así abaratar su costo.

Si se fuera más lejos en los recuerdos, se llegaría a la oposición que se hizo al ferrocarril que unía a la capital con nuestro primer puerto, por la ruina que esto significaría para los transportes existentes en la época de coches y carretas. Y ésta observación vale por la competencia que el camino en proyecto, dicen, puede significar a la Empresa de los Ferrocarriles lo que no es efectivo, como bien lo aprecian los directores

de los Ferrocarriles norteamericanos y europeos, lo mismo que nuestro competente Director General de los Ferrocarriles del Estado.

Y podría agregarse que, aunque así fuera, nada debe obstaculizar el progreso. A nadie se le ocurriría detener el avance de la aviación, en sus diversas formas, por el perjuicio que esto signifique para las compañías de vapores.

No se entorpeció el establecimiento de las líneas telegráficas, por el perjuicio que pudieran tener los servicios de correos.

Pienso que la obstrucción no va a llegar al extremo que alcanzó el primer ferrocarril construido en Francia, el de París a Sant-Germain, al que se hizo toda clase de obstáculos, por consideraciones de todo orden, hasta por último, el de la seguridad y vida de los pasajeros. Los primeros trenes tuvieron que hacer el recorrido sin pasajeros; no se atrevían a subir.

Por esto conviene, anticipadamente, destruir los imaginarios prejuicios y dificultades que siempre se forman, aunque sólo sea para retardar los mejoramientos que la civilización y el progreso al fin imponen.

Toda innovación y progreso ha levantado resistencias similares hasta en los Estados Unidos en los primeros tiempos de la construcción de caminos en esa gran República.

En dicho país cuando se comenzaron a dictar leyes autorizando inversiones en caminos, los agricultores se resistieron tenazmente, basándose en que ellos no sacaban ninguna utilidad de que las personas de las ciudades tuvieran caminos para pasear en automóviles.

Por suerte, a pesar de esa oposición, los caminos se construyeron, y poco a poco los vehículos automóviles de carga y pasajeros llegaron a poder de los agricultores. Este fué el momento en que el problema de los caminos en los Estados Unidos quedaba solucionado. Los agricultores tuvieron prácticamente que ver que teniendo buenos caminos se facilitaba la producción, encontraban mercados más provechosos para sus productos, se hacían más fáciles sus idas y venidas a las ciudades, obteniendo así mayor provecho del mejor conocimiento de las fluctuaciones del mercado, aumentaban las áreas

de cultivo por la mayor facilidad de fiscalizar sus faenas, etc.

Hoy día la prosperidad de los Estados Unidos está basada en sus medios de comunicación.

Como lo he dicho, pienso que la oposición de los que pretendan retardar los mejoramientos que la civilización y el progreso exigen, constituyen motivo para una anécdota que las futuras generaciones refieran sobre lo que en nuestro país pasó o se dijo a propósito de los proyectos iniciales de pavimentación definitiva de los caminos principales.

Este largo preámbulo tiene por objeto pedir al Ejecutivo en primer lugar el envío de un mensaje de urgencia a la Honorable Cámara para activar el despacho del proyecto, ya aprobado en general que permitirá iniciar la pavimentación definitiva de la vía longitudinal o sea de la gran vía de la República y en segundo pedirle que como contraproyecto de la idea de una Caja Caminera estudie la modificación de la actual ley de caminos en el sentido de dedicar íntegro el impuesto adicional a la bencina a la construcción de caminos definitivos dando preferencia a los de las zonas como las de Nos a San Fernando que por su valor puedan gravarse con la proporcionada contribución adicional para así avanzar anualmente al máximo el plan de caminos definitivos.

Por esto, como conclusión solicitaría del Honorable Senado el envío al Gobierno del oficio que contenga las dos peticiones que dejo formuladas.

El señor **Portales** (Presidente).— Se enviará el oficio que solicita el honorable Senador, a nombre de Su Señoría, acompañando el Boletín correspondiente.

### **EXPROPIACION DE LOS FUNDOS "COLIRON" Y "TAHUINCO"**

El señor **Gatica**.—Hace un año, señor Presidente, cuatro de los Senadores que representan las provincias de Atacama y Coquimbo presentaron un proyecto de ley autorizando al Presidente de la República para expropiar dos de los fundos que la Junta de Beneficencia de Santiago posee

en el valle de Choapa, fundándose, entre otras razones, en la necesidad que había de resolver el problema social que se iba presentando en ese valle con la administración que iba a hacer de esos fundos la Junta por sí misma, lo que habría de significar el éxodo de toda la gente que allí hacía sus siembras y tomando en cuenta el interés nacional que ordena, a mi juicio, que se vaya dividiendo la propiedad rural para hacer la mayor cantidad posible de propietarios que tengan con qué subvenir a las necesidades de sus familias y contribuyan al progreso del país.

Ese proyecto fué informado por la unanimidad de la Comisión de Agricultura del Senado, Comisión de la que formaban parte dos distinguidos miembros del Partido Conservador y uno del Partido Radical. Pues bien, señor Presidente, apenas se presentó ese proyecto, los funcionarios de la Junta de Beneficencia se lanzaron en una campaña de difamación, de calumnias en contra del que habla, y hasta enlodaron la memoria de los que antes que ellos habían manejado los negocios de la Junta de Beneficencia, diciendo que los métodos que éstos habían puesto en práctica para manejar las propiedades de la Beneficencia, sólo habían hecho que se enriquecieran unos cuantos ciudadanos, principalmente el que habla, en esos negocios. Olvidaban, en esta forma, que los arriendos de esas propiedades se hacían en remate público, anunciándose los remates, con tres o cuatro meses de anticipación, no sólo en los diarios de Santiago, sino de los departamentos en que estaban ubicadas esas propiedades.

Se discutió el proyecto en el Senado, y se rechazó; en seguida, señor Presidente, se reclutó a casi todos los médicos de los que ocupan puestos en la Junta de Beneficencia para dar un banquete de desagravio, en buenas cuentas, al Director de la Beneficencia.

El señor **Martínez Montt**.— ¿Me permite una interrupción?

El señor **Gatica**.— ¡No deseo ser interrumpido! Lo siento enormemente, pero dispongo de muy pocos minutos y deseo terminar mis observaciones ahora.

En ese banquete de desagravio, al que asistieron casi todos los médicos empleados en la Junta de Beneficencia, un doctor amigo ofreció la manifestación y felicitó al Director de la Junta por cuanto había sabido cautelar los intereses de ella y evitar que esos bienes hubiesen sido robados, en buenas cuentas, por los autores de ese proyecto de ley.

Y los aludidos con las felicitaciones por el triunfo obtenido, al dar las gracias por la manifestación que se les ofrecía, dijeron que realmente se sentían orgullosos por el triunfo que habían logrado y hasta tuvieron algunas palabras de recuerdo para sus antecesores en la institución, después de haber pretendido enlodarlos insinuando que estos caballeros no habían sabido cautelar los intereses que estaban confiados a su talento y abnegación.

Y bien, señor Presidente, yo pregunto ¿hay alguno de mis honorables colegas que haya creído que se trataba en realidad de robarle sus bienes a la Beneficencia? Es público y notorio lo que pretendían los Senadores autores del proyecto era que la Beneficencia se desprendiese, en beneficio de los agricultores del valle de Choapa, de dos de sus propiedades, pero pagadas, como lo propuso el Gobierno, en un 50 por ciento más de lo que valían, para que la Junta de Beneficencia adquiriese otras propiedades, a fin de poner en práctica lo que pensaba hacer en materia de explotación de fundos agrícolas.

Solamente personas que no tienen ni la más remota idea de lo que pasó han podido imaginarse que se pretendía robar lo que los filántropos habían dejado en más de un siglo a la Junta de Beneficencia con el objeto de restañar las miserias humanas.

Y bien, señor Presidente, hace dos meses y medio los diarios de Santiago y de provincias publicaron el siguiente acuerdo del Gobierno:

“A las 11 de la mañana de ayer hubo una reunión de Ministros en la Sala de Despacho de S. E. el Presidente de la República, a la que asistieron los señores Bas-

cuñán Valdés, Cruz Coke, Gutiérrez Allende, Garcés Gana y Goytía."

"Artuó de Secretario don Alejandro Errázuriz Mackenna, Secretario General de Gobierno."

#### "Parcelación de fundos de la Beneficencia"

"Terminada esta reunión, se nos entregó la siguiente versión oficial."

"S. E. el Presidente de la República expresó que había estado preocupado vivamente del problema relativo a la colonización y parcelación de tierras en la zona del país llamada Norte Chico, por ser, a su juicio, la que se presta con mayores probabilidades de éxito, a la división, en pequeños predios; en forma de aumentar con ello la producción, y satisfacer, al mismo tiempo, los justos anhelos de los inquilinos y vivientes en general de esas regiones que desean convertirse en propietarios de los retazos de terrenos que trabajan en forma intensiva desde hace largos años."

"Al efecto, había pedido a los señores Ministros que visitaron esa zona hace poco, que lo informaran sobre la posibilidad y conveniencia de llevar a efecto esta operación, y que le indicaran, al mismo tiempo, cuál era de inmediato la región más propicia para esta subdivisión."

"Los señores Ministros de Agricultura y Fomento, expusieron ante el Consejo el resultado de su visita al Norte, desde el punto de vista a que se ha referido S. E. el Presidente de la República y recomendaron de consuno la conveniencia ineludible de proceder desde luego a la colonización y parcelación, de acuerdo con la ley que creó la Caja de Colonización Agrícola, de los predios que posee en el valle de Choapa la Junta de Beneficencia."

Esto dijeron los Ministros de Fomento y de Agricultura. Expresaron que la colonización realizada hace años en uno de estos predios, había dado espléndidos resultados y que creía que otro tanto sucedería con la que se llevara a efecto en los demás fundos del citado valle, ya que esas tierras se prestaban para el cultivo intensi-

vo y sus ocupantes actuales reunían todas las condiciones requeridas para convertirse en pequeños propietarios, pues son agricultores avezados y tienen los recursos, herramientas y aperos necesarios, para entrar desde luego a trabajar los terrenos en forma eficiente y reproductiva. Coincidieron con esta opinión de los señores Ministros de Fomento y de Agricultura los demás Secretarios de Estado presentes en la reunión y, en vista de ello y por pedido expreso de S. E. el Presidente de la República, se acordó que el Gobierno procedería desde luego a adoptar todas las medidas que le franquean las leyes en vigencia, a fin de llevar a efecto la subdivisión y colonización de los referidos predios de la Beneficencia en el valle del Choapa, encomendándose al mismo tiempo al señor Ministro de Tierras y Colonización que diera los pasos que estimara conducentes, a fin de que a la mayor brevedad se realizara esa operación, que es de alto interés nacional, y que tiende a realizar una sentida aspiración de esa zona, al mismo tiempo que a satisfacer una verdadera necesidad de los ocupantes o inquilinos de aquellos predios.

Se levantó la sesión."

El señor **Concha** (don Aquiles).— Tiene toda la razón Su Señoría.

El señor **Gatica**. — Pocos días después, señor Presidente, el candidato del Frente Popular celebró una conferencia con el Director de la Caja de Colonización. Es de advertir que cuando se trató de este proyecto en el Senado, un señor Senador radical, hablando a nombre de sus colegas, exceptuando al honorable señor Michels, se pronunció en contra de este proyecto, por no estimarlo de interés nacional, ni que satisfaría una necesidad social de los habitantes del valle de Choapa.

Pues bien, señor Presidente, en un suelto de crónica de uno de los diarios de esta capital relativo a una entrevista que hizo el candidato a la Presidencia de la República del Frente Popular al señor Director de la Caja de Colonización, a propósito de la parcelación del valle de Choapa, se dice lo siguiente:

“Desde luego, el candidato de las izquierdas a la Presidencia de la República, señor Aguirre Cerda, se está preocupando de los problemas de orden público que interesan a considerables sectores de la Nación.”

“Ayer el señor Aguirre Cerda celebró una detenida entrevista con el Director de la Caja de Colonización, señor Oscar Villalobos, a quien hizo saber el anhelo de los pequeños agricultores del valle de Choapa en el sentido de que se apresure la parcelación de los fundos de la Beneficencia Pública que posee en aquella zona...”

El señor **Azócar**. — Tenga la seguridad Su Señoría que se va a hacer esa parcelación.

El señor **Gatica**. — ...y que ha sido acordada por el Gobierno.”

“El señor Villalobos oyó con vivo interés al señor Aguirre Cerda y le prometió hacer cuanto esté de su mano porque esta parcelación, que corresponde a una verdadera necesidad social, se haga realidad cuanto antes.”

Señor Presidente, no he dado lectura al acuerdo tomado por el Supremo Gobierno, en orden a hacer esta parcelación, ni a las ideas que sobre ella tiene y a los pasos que ha dado en tal sentido el candidato del Frente Popular por falso amor propio: a mí no me importa en absoluto el que se crea que yo he tenido una acción directa en esta materia; lo hago, más bien, porque cuando se desencadenó la campaña de calumnias y de injurias que todos los señores Senadores conocieron, se llegó hasta decir que los miembros de la Comisión de Agricultura del Honorable Senado, firmantes del informe, que fueron dos distinguidísimos miembros del Partido Conservador y uno del Partido Radical, habían sido embaucados por el que habla; que no habían estudiado la materia, y que, sin mayores antecedentes, por complacencia, habían informado favorablemente el proyecto.

Este acuerdo del Gobierno y esta opinión del candidato del Frente Popular, vienen a confirmar que los honorables señores Senadores que presentaron dicho proyecto tenían toda la razón.

El señor **Concha** (don Aquiles). — Muchas gracias, señor Senador.

El señor **Gatica**. — Y bien, señor Presidente ¿qué ha pasado con este acuerdo? Apenas tuve yo conocimiento de él, me fui a ver con el señor Ministro de Tierras y Colonización, a quien se le había encomendado la gestión de este negocio, y le hice ver que era necesario que, conformándose con las ideas de S. E. el Presidente de la República y de sus Ministros, entre los cuales estaba el Presidente de la Junta de Beneficencia, señor Cruz Coke, debía proceder con la mayor rapidez a efectuar esta parcelación, por cuanto numerosas personas la esperaban para poder hacer sus siembras en tiempo oportuno.

Le hice ver también que los predios agrícolas, cuando pasan de una mano a otra, se entregan a fines del mes de abril o principios de mayo; y como el acuerdo se había tomado con fecha 19 de marzo, había tiempo más que suficiente para que la Beneficencia pudiese realizar lo que tenía en esos fundos, para parcelarlos y entregar esos terrenos al trabajo de los campesinos que los obtuvieran.

Pero ¿qué ha pasado? Que hasta hoy no se ha hecho absolutamente nada. ¿Por qué? Porque a los funcionarios de la Beneficencia no les importa nada dejar en situación molesta al Gobierno. Son personajes que se creen dictadores y que no tienen por qué colaborar a la acción del Gobierno, por más que éste manifieste sus propósitos en una forma expresa y terminante, como lo dejó establecido el acuerdo a que he dado lectura.

Se me ha informado que, desde el momento en que se publicó este acuerdo, los administradores de esos fundos hicieron saber a quien quería oírlos, que tal parcelación no se llevaría a efecto, y para probar su aserto, continuaron haciendo sus trabajos, como si fuesen a seguir explotando esos predios a perpetuidad; han seguido comprando animales y semillas y actualmente están sembrando.

Yo pregunto, señor Presidente: ¿es posible que un Gobierno que ha tomado una determinación de esta especie se deje burlar

en esa forma? Creo que esto es demasiado.

Si los funcionarios de la Beneficencia no quieren colaborar a la política del Gobierno y estiman que es mala la que éste desea implantar, lo natural y lógico es que dejen sus cargos; pero oponerse a las determinaciones que el Ejecutivo ha tomado y quedarse tranquilamente en sus puestos, me parece, señor Presidente, que es demasiado.

Según mi criterio, un Gobierno que se respeta no puede aceptar procedimientos de esa especie. Si esos funcionarios no quieren cooperar a la obra social y política del Ejecutivo, siendo como son de nombramiento exclusivo del Presidente de la República, deben abandonar sus puestos, y si no lo hacen, el Gobierno debe señalarles la puerta.

En el discurso que pronuncié cuando el Honorable Senado discutió el proyecto a que me refiero, manifesté que uno de los funcionarios que dirige este organismo, parece que tenía en su mente la idea de formar en aquella zona una especie de cacicazgo electoral, y agregué que este caballero, cada vez que se producía una crisis ministerial aparecía como posible sucesor del Ministro A, B o C, que cuando vacaba una Embajada aparecía inmediatamente indicado como el probable reemplazante del Embajador; y que no sería raro que cuando llegara la época de la lucha presidencial, presentara su candidatura a la Presidencia de la República. Pues bien, ¿qué ha pasado? Que tuve plena razón al hacer esa predicción. En efecto, ese caballero presentó su candidatura a la Presidencia de la República, si bien, por fortuna, a mi juicio, cuando eso ocurrió la opinión pública permaneció en silencio. Unos cuantos amigos de buena voluntad habían creído que servían al país haciéndole ambiente a esa candidatura, pero, felizmente en mi concepto, no tuvieron éxito.

Hice también en aquella fecha una comparación en cuanto a la forma cómo se establecían las cosas en la Junta de Beneficencia, antes de que estos funcionarios llegaran a manejar sus destinos. Agregué que antes formaban parte de ella caballeros dignísimos, que no solamente consagraban todo su

tiempo, a la atención de los servicios de Beneficencia, sino que, además, a su muerte le legaban su fortuna a fin de aumentar la capacidad de los hospitales, para que pudieran atender a todos los que llegaban a sus puertas en busca de atención médica. Cité al efecto, los nombres de muchos de los caballeros que habían formado parte de esa institución; recuerdo haber nombrado a don Manuel Arriarán entre los que, por desgracia ya no existen, y puedo agregar, porque me consta personalmente, que durante todo el día estaba pendiente de los servicios de Beneficencia, y que legó toda su fortuna a la institución. Y entre los vivos, tenemos a don Ismael Valdés Valdés, que en la atención que prestaba a la Junta era exactamente igual al señor Arriarán, y que, no contento con su dedicación personal a la misma, ha hecho numerosas donaciones en favor de los desvalidos, sobre todo de los niños.

En cambio, hoy, señor Presidente, ¿cuáles son los filántropos que dirigen esa institución? He sido informado de que la mayor parte de esos filántropos tienen grandes sueldos, y que buena parte de ese dinero podría dedicarse a aumentar las camas de los hospitales, porque constantemente, la prensa anota el hecho de que se ha tenido que arrojar a la calle a personas que solicitaban atención hospitalaria. ¿Quiénes son esos filántropos, repito? Muchos de ellos, so pretexto de ir a estudiar los adelantos alcanzados en los servicios hospitalarios de otros países, han realizado paseos por Europa a costa de los dineros que se necesitan para aliviar las miserias humanas, y tengo la íntima convicción de que los beneficios que se han obtenido con esos viajes, han sido de poco provecho.

En ese tiempo, señor Presidente, cuando había en la Junta de Beneficencia de Santiago verdaderos filántropos, que dedicaban su vida entera a la atención de los servicios de la misma, todos sentíamos verdadero respeto por la institución, cosa que hoy no ocurre, pues la inmensa mayoría de las personas que podrían hacer donaciones a la Beneficencia, se retraen de hacerlas, porque saben que esos dineros serían mal administrados.

No sé si estoy equivocado, pero se me ha informado que el actual Director de la Junta de Beneficencia, atiende su cargo sólo durante dos horas al día, dedicando el resto del tiempo a su consultorio.

Y los emolumentos de que goza este caballero, según se me ha informado, son muy superiores a los que tiene un Ministro de Estado. Además, hay en esta institución, empleados cuyas funciones pueden compararse a las de empleados de la Administración Pública que ganan 30 ó 36 mil pesos al año, y que en la Beneficencia, ganan 60 mil pesos o más.

El señor **Portales** (Presidente). — Ha llegado la hora, señor Senador.

Si le parece a la Sala, se prorrogaría la primera hora hasta que termine el señor Senador.

El señor **Azócar**. — Podríamos prorrogarla hasta que termine el honorable señor Gatica, y permitir que hable en seguida el honorable señor Maza.

El señor **Portales** (Presidente). — Se prorrogaría por media hora...

El señor **Maza**. — Preferiría hablar en la sesión de mañana.

El señor **Portales** (Presidente). — ...y hasta que termine el honorable señor Maza.

El señor **Lira Infante**. — Hasta que termine el honorable señor Gatica.

El señor **Portales** (Presidente). — Se prorrogará la primera hora hasta que termine el honorable señor Gatica.

—Acordado.

Puede continuar Su Señoría.

El señor **Gatica**. — Señor Presidente, en vista de las consideraciones que he hecho valer, que son duras pero que, a mi juicio, son necesarias, yo ruego al señor Presidente que se sirva ordenar se dirija un oficio al señor Ministro de Tierras y Colonización a nombre del que habla, pidiéndole tenga a bien concurrir al Senado a fin de explicar por qué no se ha llevado a efecto este acuerdo que tomó el Gobierno, o bien que exprese por oficio las razones que ha habido para dejar en suspenso esa determinación.

Ya que estoy con la palabra quiero manifestar, señor Presidente, que la política que ha seguido la Junta de Beneficencia de

Santiago, en lo que se refiere a construcciones hospitalarias es, a mi juicio, absolutamente errada. Creo, señor Presidente, que es necesario que el Gobierno estudie la organización que tienen los servicios de Beneficencia y presente al Congreso un proyecto tendiente a reformar las disposiciones de la respectiva ley orgánica y de su reglamento, porque no es concebible que un organismo como este que maneja anualmente más de cien millones de pesos, no tenga control de ninguna especie en cuanto a la inversión de sus fondos; de manera que si, por desgracia, el día de mañana llegaran a servir esos puestos personas que no fueran honorables, podría desaparecer el dinero que han legado a la Beneficencia diversos filántropos con el objeto de mejorar los servicios hospitalarios a fin de poder atender a los numerosos enfermos que hoy no reciben atención médica, y aun podrían desaparecer las ingentes sumas que el Estado eroga para dichos servicios.

Hace algunos días se publicó en la prensa la noticia de que se había inaugurado un sanatorio para tuberculosos, y entre los detalles que se daban respecto del costo de ese edificio se decía que se había invertido en su construcción ocho millones de pesos. Tengo informaciones según las cuales se habría invertido en esa obra más de nueve millones de pesos, pero, en fin, un millón de pesos más o menos no significa nada. Pues bien, el edificio en cuestión permitirá asilar trescientos sesenta enfermos, de manera que cada cama resulta costando la friolera de veinticinco mil pesos...

Creo que en un país pobre como el nuestro, donde hay tanta miseria como se dice constantemente, es un atentado invertir una suma tan cuantiosa en la construcción de un establecimiento que podrá asilar tan escaso número de enfermos. Creo que bien podría gastarse la cuarta parte de esa suma y asilar mayor número de enfermos. Para que un enfermo repose en buenas condiciones en un sanatorio, no necesita estar asilado en palacios que cuesten una enorme cantidad de dinero. Lo que necesita son salas higiénicas y limpias o que se puedan asear con facilidad, que estén bien aireadas; pero no se requiere ornamentación suntuosa, buena sólo para palacios de millonarios o



para los edificios que construyen los gobiernos para museos, donde se guardan obras valiosas de pintura, escultura, etc.

El año pasado tuve ocasión de visitar el Sur de Chile y, navegando en el río Valdivia, vi un edificio monumental que se destaca en el horizonte y que yo creí estaría destinado a una Universidad Industrial que habilitase a la juventud para ganarse la vida.

Con gran sorpresa me impuse de que estaba destinado a hospital. Fuí a visitarlo y, según las personas que me acompañaron, en su construcción se habían gastado alrededor de 9 millones de pesos y todavía había que invertir 4 o 5 millones más para terminarlo. No sé si habrá sido terminado. Tal vez algún representante de Valdivia podría decirlo.

El señor **Lira Infante**. — El edificio sí; pero no está habilitado. Además, no es hospital de Valdivia solamente, sino regional, señor Senador.

El señor **Gatica**. — Este hospital es para 400 personas. Suponiendo que haya que gastar sólo 14,000,000 de pesos para dejarlo totalmente terminado, tendríamos que cada cama de este hospital va a representar un gasto de 35,000 pesos.

El señor **Grove** (don Hugo). — Ese costo es bajo en realidad.

El señor **Gatica**. — Pregunté a mis amigos de Valdivia si creían ellos que era conveniente construir, en una población de 40 mil habitantes a lo sumo, un hospital de valor de catorce millones de pesos. Les agregué que, a mi juicio, con la construcción de ese inmenso hospital, lejos de atraer a los turistas, los iban a hacer huir porque lo primero que pensarían, sería que en esa ciudad todo el mundo pasa enfermo, e indiscutiblemente huirán, por más que la ciudad de Valdivia sea una de las ciudades más hermosas que yo conozco y cuyos panoramas no se encuentran ni siquiera en Suiza. Al ver un monumento de esa magnitud uno no puede menos que pensar: ¡qué malsano debe ser el clima de esta tierra cuando se hacen construcciones de esa especie!

El señor **Durán**. — Los sanatorios en Suiza son magníficos, señor Senador.

El señor **Gatica**. — En esta forma se han

estado malgastando los dineros que se han puesto a disposición de la Junta Central de Beneficencia.

El señor **Guzmán**. — Hay que tomar en cuenta que se trata de un hospital regional, señor Senador.

El señor **Gatica**. — Es necesario de terminar con esta política porque si se sigue con el sistema de levantar semejantes construcciones, se necesitará gastar miles de millones de pesos para poder asilar a todos los enfermos del país que necesiten atención hospitalaria. Si todos los edificios para hospitales que se construyan en Chile hubieran de imponer un gasto de treinta y cinco mil pesos por cama, calculen los señores Senadores cuánto dinero se necesitará para poder asilar a cien mil enfermos.

Hace poco estuve hablando con el Director de la Casa Nacional del Niño, señor Huneus, quien me dijo que la obra que estaba haciendo el Consejo de dicho organismo era muchísimo más fructífera y útil que la que hacía la Junta Central de Beneficencia, y me dió a conocer los siguientes detalles:

Con los exiguos medios de que disponía, en lo que se refiere a la tuberculosis infantil en algunos sectores que nombró, se había hecho examinar a los niños y habían resultado alrededor de unos 450 tuberculosos o pretuberculosos, de los cuales habrían unos 150 que ya estaban tuberculosos en un grado tal que eran un peligro para que continuasen al lado de sus familias, y que era necesario aislarlos porque podían seguir contaminando a los demás miembros de sus familias. Me dijo que con los recursos de este organismo habían tratado de habilitar un local donde poder aislar a estos niños, y había solicitado una ayuda de la Junta Central de Beneficencia...

El señor **Lira Infante**. — ...A propósito de estas observaciones de Su Señoría, sobre grandes construcciones hospitalarias, ¿me permite una interrupción?

El señor **Gatica**. — Le ruego a Su Señoría no interrumpirme, porque deseo terminar hoy mis observaciones. Igual cosa le pedí hace un momento a un honorable colega, a quien con mucho gusto le habría concedido una interrupción.

El señor **Lira Infante**.—No insisto, señor Senador.

El señor **Gatica**.—Pues bien, el señor Huneeus me dijo que había solicitado de la Junta Central de Beneficencia una ayuda para poder establecer un local en el cual se pudiesen aislar estos niños, que constituía un peligro para sus familias, porque estaban en un grado muy avanzado de tuberculosis, y que ni siquiera recibió una respuesta de la Junta de Beneficencia.

Y en ese entonces me dijo el señor Huneeus que dentro de un mes, o mes y medio estaría en situación de poder aislar a todos esos niños con un costo apenas de 300 mil pesos.

Es indiscutible que con esta suma el asilo para esos niños tendrá muchas deficiencias; pero hay necesidad de ver la diferencia del gasto, pues en 150 enfermos se van a invertir 300,000 pesos, mientras que la Junta de Beneficencia va a gastar nueve millones de pesos en 360 enfermos.

Por estas razones, estimo que es necesario que el Gobierno se preocupe de esta materia; es necesario reorganizar estos servicios, porque, además de no prestar beneficios en la forma en que están llamados a hacerlo, hoy día no es una beneficencia pública, sino un verdadero negocio, en virtud del cual los servicios que debe dispensar la Caja de Seguro Obligatorio, los presta la Beneficencia Pública mediante el pago de sumas considerables, y en estas condiciones constantemente estamos viendo que se rechaza a los enfermos no asegurados por falta de camas.

Vuelvo a la idea del derroche en la construcción de edificios fantásticos y suntuosos. Yo pregunto a mis honorables colegas: ¿no consideran que es un escarnio recibir a enfermos misérrimos en estos palacios que cuestan millones y millones de pesos?

El señor **Lira Infante**.—¿Quiere Su Señoría que le conteste?

El señor **Portales** (Presidente).—El señor Senador desea no ser interrumpido; ruego a los señores Senadores se sirvan no interrumpirlo.

El señor **Gatica**.—Yo lo considero un escarnio, porque con todo ese dinero se ha podido salvar a un número mucho mayor de

enfermos, se ha podido prestar auxilios triples y cuádruples de los que actualmente dispensa la Junta en esos palacios fantásticos.

No quiero fatigar más el Honorable Senado, y ruego al señor Presidente se sirva dirigir oficio, a nombre del Senador que habla, al señor Ministro de Tierras a fin de que nos diga qué es lo que hay en esta misión que se le encomendó; cuando el señor Ministro venga continuaré estas observaciones, que creo es absolutamente necesario hacerlas, tratándose de un organismo que, a mi juicio, no cumple con la función que le está encomendada.

El señor **Portales** (Presidente).—Se dirigirá el oficio en la forma que lo solicita Su Señoría.

El señor **Concha** (don Aquiles).—Pido que se agregue mi nombre a dicho oficio.

El señor **Portales** (Presidente).—Se agregará el nombre de Su Señoría.

### INDICACIONES

El señor **Portales** (Presidente).—Se va a dar lectura a algunas indicaciones.

El señor **Secretario**.—El honorable señor Guzmán pide se dirija oficio al señor Ministro de Salubridad poniendo en su conocimiento una nota que ha recibido del comité Pro Construcción del Hospital de Quillota, presidido por el distinguido ciudadano don Alfredo Santander, en que solicita se destinen los fondos necesarios para el objeto indicado en los Presupuestos del próximo año, rogando, además, al señor Ministro de Salubridad que se interesa por obtener que se consulten los fondos solicitados.

El señor **Portales** (Presidente).—Se dirigirá el oficio a nombre del señor Senador.

El señor **Secretario**.—El honorable señor Concha don Aquiles, pide que se dirija oficio al Ministro que corresponda para que haga investigar el requisamiento de mercaderías, por parte de la Compañía, de que ha sido víctima el Sindicato de Obreros de Potrerillos.

El señor **Portales** (Presidente).—Se dirigirá el oficio solicitado, a nombre del señor Senador.

Se suspende la sesión.

Se suspendió la sesión a las 5.28 P. M.

## SEGUNDA HORA

(Continuó la sesión a las 6.15 P. M.)

### CABOTAJE

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

Puede seguir usando de la palabra el honorable señor **Ureta**.

El señor **Ureta**. — Al continuar mis observaciones sobre el proyecto de ley que se discute, considero indispensable, ante todo, rogar al Honorable Senado que tenga muy presente cuál es el objeto que se persigue con esta ley. En esto todos estamos de acuerdo: el objeto que se persigue es llegar a formar, por medio de privilegios, concesiones o favores a las empresas marítimas privadas, nuestra marina mercante nacional. En ningún momento debemos dejar de tener presente esta circunstancia: ese es el fin de la ley. Ahora bien; si las disposiciones de este proyecto no conducen al fin que nos proponemos, quiere decir entonces que el proyecto no sirve, que el proyecto de ley que discutimos no llegará a formar lo que se pretende: nuestra marina mercante, privada, nacional, chilena.

Para averiguar si, en realidad, este proyecto de ley conduce o no al fin indicado, estimo que es indispensable examinar cuáles son los privilegios y favores que se ofrecen a la industria privada, a las empresas marítimas chilenas, para hacer este servicio que interesa a todo el país y, al mismo tiempo, debemos examinar cuáles son las cargas que a esas empresas se le imponen a cambio de las concesiones o privilegios. De esta comparación debe resultar, necesariamente, que son superiores los privilegios y concesiones a las cargas, o que no lo son; en el primer caso, el proyecto en debate servirá para obtener el fin que se persigue; en el segundo caso, no debemos aceptar este proyecto, que no llenaría ese fin. Por eso, en la sesión de ayer empezaba a examinar cuáles eran las disposiciones del proyecto que, en una forma u otra, podían representar un

favor, un aliciente para que los capitales privados se interesen en esta industria. Alcancé a referirme a uno de los privilegios que se ha pretendido presentar como el más importante de la ley: la reserva del cabotaje para la marina mercante nacional. Expliqué ya ayer que esta reserva nunca puede constituir monopolio, que ni siquiera es reserva, pues no sólo es para los chilenos, para los cuatro y medio millones de habitantes de la República, sino que, además, queda al arbitrio del Gobierno conceder ese mismo privilegio a naves de otras naciones, siempre que haya reciprocidad y en caso de que los servicios nacionales no sean suficientes. Luego, lo que se ha pretendido presentar como un gran favor para la industria naviera nacional no lo es, si se considera que no es reserva ni monopolio y porque puede competir en estos negocios cualquiera industria naviera, aunque no sea nacional.

Alcancé también a referirme en la sesión anterior a otro privilegio que consulta el proyecto, cual es el de que se puedan hacer castigos en los balances de la contabilidad de estos negocios, de 5 a 10 por ciento, no recuerdo bien, y dije que tampoco este era un privilegio, porque esa disposición subsiste vigente en la ley de impuesto a la renta, que entrega al arbitrio de la Dirección de Impuestos señalar a cuanto pueden ascender los castigos prudenciales de cada negocio.

A mi juicio, este proyecto tiene el inconveniente de que al fijar el monto del castigo no permite que sea mayor que el fijado por la ley y, en consecuencia, en lugar de ser beneficioso el señalamiento de este porcentaje, puede ser perjudicial, porque las pérdidas pueden ser superiores a las indicadas en el proyecto.

Terminaba mis observaciones en la sesión anterior refiriéndome al tercer privilegio que consulta el proyecto, en el artículo 33, que también se presenta como un gran favor para la industria naviera nacional.

En efecto, en este artículo encontramos tres órdenes de beneficios, si pudieran clasificarse así, y que son los siguientes: 1.º las empresas marítimas de carácter nacional sólo están obligadas a utilizar los servicios de práctico oficial para el amarre y

desamarre a molos, muelles o espigones en el interior de los puertos artificiales; 2.º pueden usar papel simple para tramitar los permisos para hacer el cabotaje, y en seguida, en ciertos casos, tendrán otros beneficios, y por fin, los despachos del puerto inicial les servirán para todos los demás. Este es, en síntesis, el contenido del artículo 33. ¿Son estos verdaderos beneficios para la industria naviera nacional? ¿Significan utilidad pecuniaria para ella? Para contestar basta leer el artículo 33 del proyecto que contiene una frase que destruye todo el beneficio de la empresa. Esa frase dice así: "Las naves nacionales que tengan establecidos servicios de cabotaje, cuyos capitanes estén en posesión del título de Capitán de Alta Mar, sólo estarán obligadas a utilizar los servicios, etc." ¿Para quién es el beneficio, entonces? ¿Es para la empresa marítima? No, señor Presidente: es para el capitán de alta mar. Las empresas forzosamente tendrán que ocupar los servicios de éste.

El señor **Guzmán**.—¿Así que pagará los derechos de puerto el capitán de alta mar?

El señor **Ureta**.—Quién no emplee un capitán de alta mar en su nave no podrá gozar de este beneficio.

El señor **Guzmán**.—Debe ocupar el capitán de alta mar el barco.

El señor **Ureta**.—Necesitará, entonces, pagar, porque el título de capitán de alta mar va a traer aparejado este beneficio, y él cobrará los honorarios que le correspondan.

En el artículo 34 se habla también de otros beneficios, que son éstos: "Las naves nacionales pertenecientes a empresas que tengan establecidos servicios regulares de cabotaje entre los puertos de la costa de Chile, y que extiendan sus líneas a puertos de los países limítrofes, serán consideradas como de simple cabotaje nacional para los efectos del pago de los derechos, etc."

"Países limítrofes" dice el proyecto. ¿Qué significa "limítrofe"? Países confinantes. ¿Y cuáles son los países confinantes con el nuestro? Bolivia, Argentina y Perú. Con Bolivia nadie duda de que no podemos tener servicios de navegación marítima, porque puertos bolivianos marítimos no existen.

Con Argentina será muy difícil, fuera de los servicios por Magallanes. Así quedan reducidos los beneficios única y exclusivamente al Perú. Y resulta un caso curioso, señor Presidente: que si una línea de navegación va directamente a Ecuador, a Colombia o a Venezuela, y hace el servicio de cabotaje con esos países sin hacerlo con el Perú, no podrá gozar de ninguno de los beneficios de esta ley, porque esos no son países limítrofes en la costa.

Por lo demás, señor Presidente, los beneficios que este artículo otorga no son muy dignos de ser tomados en consideración. Desde luego, no significan una verdadera ganancia en dinero para las empresas de capitales, cuyo fin principal es el lucro.

Esos beneficios son:

Exención del pago de visación consular; la carga podrá permanecer hasta dos meses en la aduana sin pagar almacenaje, y las naves serán consideradas como de simple cabotaje nacional.

Eso es todo.

No hay en el proyecto otras disposiciones que puedan ser consideradas como beneficio o privilegio para los empresarios o dueños de naves destinadas al cabotaje o que destinen sus capitales a la formación de una marina mercante nacional.

En estas cuatro disposiciones se contienen todas las ventajas que consulta el proyecto para los empresarios de naves.

Examinemos, ahora, el precio de estos favores, las cargas que la ley impone a esta clase de comercio, a estas empresas de navegación de carácter privado.

Estas cargas si que son efectivas, capaces de liquidar a las más poderosas compañías de navegación.

Todo el proyecto constituye una serie de exigencias y de trabas, muy a propósito para no contar jamás con un servicio de navegación que no sea fiscal o extranjero.

Los armadores quedan sometidos a una cruel fiscalización y vigilancia, expuestos a cada instante a sufrir las sanciones más severas, fuertes multas, allanamientos, prisión a veces. No exagero, basta leer los artículos 28, 30 y 35 que consignan estas sanciones exageradas.

¿Cualquiera se entusiasma para organizar

empresas de navegación de carácter privado!

Yo me permitiría interrogar a los honorables Senadores: ¿Hay alguien en la Sala o algún nacional que esté dispuesto a invertir capitales propios en una empresa de navegación sometida a la esclavitud que impone este proyecto?

El señor **Pradenas**.—¿Cuál es esa esclavitud, señor Senador?

El señor **Ureta**.—Se lo voy a demostrar a Su Señoría.

El señor **Alessandri**.—Es la misma esclavitud que existe en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado; sin embargo, nadie la considera como tal.

El señor **Bórquez**.—Sin embargo, hay dos entidades que organizan compañías, a pesar de la ley.

El señor **Ureta**.—No la habrán leído.

Empezaré por estudiar las cargas que el proyecto hace pesar sobre esta industria.

Exige el artículo 3.º que deben ser chilenos los propietarios, el capitán, la oficialidad y las tres cuartas partes de la tripulación. No me ofrece serios reparos esta exigencia, tratándose de naves chilenas que harán el servicio de cabotaje entre puertos chilenos. Con satisfacción me he impuesto de que se ha suprimido en el último informe de la Comisión el requisito de ser chileno nacido en territorio de la República. No había razón para esta exigencia. Un chileno, aunque no haya nacido en Chile, puede ser Diputado, Senador, Ministro de Estado. Así lo establece la Constitución Política en sus artículos 5.º, inciso 6.º, y artículos 27 y 74. Sin embargo, no se permitía ser propietario de naves, capitán, oficial, ni siquiera tripulante, en el comercio de cabotaje, a quien puede ser Ministro de Estado en Chile. Era absurdo.

El mismo artículo 3.º del proyecto, prohíbe constituir sobre las naves, gravámenes a favor de extranjeros por más del 40 por ciento de su valor. ¿No se respeta al derecho de propiedad, la libertad de contratar, garantizados en la Constitución? Soy dueño de una nave y no puedo ejercitar sobre ella la facultad de disponer, que es lo que constituye la esencia del comercio. ¿Estoy en Chile amparado por la Constitución y no se

me permite celebrar contratos sobre lo que me pertenece? No me es lícito hipotecar una nave de mi propiedad sino dentro de cierta cuota y según sea la nacionalidad del acreedor. Tan celosos que somos de la libertad y para nada se toma en cuenta la libertad en este proyecto.

¿Dónde queda la igualdad propiciada por nuestro Código Civil en sus artículos 14 y 57? ¿No sabemos que la ley es obligatoria para todos los habitantes de la República? ¿No sabemos que en compensación de estas cargas que nuestro derecho civil impone a todo el que habite el territorio nacional, hay otra disposición del Código que dice que la ley chilena no hace diferencia entre chilenos y extranjeros para la adquisición y goce de los derechos civiles? Se me dirá que esa es una ley y que otra ley, por razones de alto interés público, puede modificarla.

Esto es efectivo; pero es que esta disposición de igualdad no deriva sólo del derecho civil, sino que emana, también, de nuestra Constitución.

En efecto, el artículo 10 de nuestra Constitución garantiza a todos los habitantes la igualdad ante la ley.

Se dirá que la propiedad tiene una función social que desempeñar; que el interés general prevalece sobre el del individuo; que la utilidad pública tiene fuerza bastante para privar a cualquiera de lo que es suyo. Cierto. Pero también lo es que ello no puede hacerse sin previa indemnización ajustada conforme a la Constitución Política.

Si al dueño de una nave se le priva de los derechos a que se refiere este artículo 3.º, en todo o en parte, el Estado debe indemnizarlo. Esta garantía constitucional impide que la ley pueda privar de su derecho al propietario.

No concluyen aquí las trabas que impone el artículo 3.º.

Dice el penúltimo inciso:

“La dotación de cada buque será determinada por los Reglamentos que dicte el Presidente de la República”.

De modo que si el Presidente fija la dotación en dos hombres o en cincuenta mil, la

Compañía debe aceptar este número. Se dirá: la autoridad es consciente. Bien.

¿Qué diría el Honorable Senado de una ley que obligara a los agricultores a servirse de determinado número de jornaleros en sus fundos?

Y lo que se dice de un predio agrícola, ¿por qué no aplicarlo a un Banco, a una fábrica, a los ferrocarriles?

Comprendo que si el Gobierno pagara este personal de las naves, pudiera, por medio de la ley, fijar su número. Pero es otro el que paga.

Prescindiré, por no ser de mucha gravedad, del precepto del artículo 6.º que obliga a llevar contabilidad auxiliar, separada de todo otro negocio, lo que dificulta y encarece la administración.

El artículo 8.º exige autorización del Presidente de la República para establecer el servicio de navegación, quedando entregada a su arbitrio la determinación de las condiciones que deben llenar las naves.

Esto constituye una restricción de la libertad de comercio e industrias; el proyecto no señala límite alguno a las condiciones que podrá imponer el Presidente de la República.

Como ve el Honorable Senado, se presta a toda suerte de arbitrariedades dejar entregada al Presidente de la República la facultad de fijar estas condiciones.

Análoga condición se requiere, según el artículo 9.º, para suspender el servicio, salvo que se dé el permiso previo, solicitándolo con un mes de anticipación. Esto puede ser perjudicial para las compañías cuando, sin tiempo para dar el aviso, se vean en la obligada necesidad de suspender sus servicios sin haber alcanzado a obtener la necesaria autorización.

El artículo 10 ha sido justamente modificado por la Comisión.

Antes autorizaba al Presidente de la República para que, en caso de interrupción del servicio, el Gobierno pudiera continuarlo con las naves de la misma empresa a costa de ella. Y, entonces, el dueño del negocio quedaba privado de su derecho a intervenir en la dirección y administración, y al Gobierno no se le señalaba norma o medida

para los gastos que haría por cuenta de la Empresa. ¡Era demasiado!

Ahora, se autoriza al Presidente de la República para tomar en ese caso las medidas necesarias, a fin de asegurar provisoriamente el servicio. Siempre merece críticas esta disposición: las palabras "medidas necesarias", son, sin lugar a dudas, demasiado vagas y amplias.

Todo puede caber dentro de estas expresiones de "medidas necesarias", y esto es inaceptable.

Las naves destinadas al servicio de cabotaje no pueden negarse a recibir pasajeros ni mercaderías, según el artículo 11; de donde resulta que, siendo los empresarios dueños de las naves, quedan privados de este derecho propio del dueño.

Están las empresas obligadas a efectuar las expediciones, dando preferencia para su transporte a las provisiones y valijas de correspondencia. Así lo dispone el artículo 12, aunque con ello se perjudique la empresa.

Se quita al dueño el derecho de distribuir la carga a bordo y se le da en ello intervención a la autoridad marítima, según el artículo 13; pero la autoridad marítima no se constituye responsable del riesgo de la nave por causa de la estiba.

El Presidente de la República fija los itinerarios ordinarios; lo que importa obligar a las empresas a efectuar viajes aunque no tengan fletes.

Esto no ocurre con los ferrocarriles, los cuales, aun siendo, como son algunos de ellos, del Estado, fijan ellos mismos sus propios itinerarios. Puede, además, el Presidente de la República ordenar viajes extraordinarios, aunque no ofrezcan para el armador compensaciones pecuniarias. Se faculta al Presidente de la República para revocar las autorizaciones concedidas, con lo cual se hace inseguro e inestable el negocio de transporte marítimo. El Presidente de la República está llamado a fijar las tarifas de carga, aunque el dueño de la nave no las acepte. Estas tarifas, cosa curiosa del proyecto, no pueden ser alteradas hasta después de un año de vigencia, pero el Presidente de la República puede reducirlas

aún dentro del año. El naviero no podrá cobrar por el transporte otro precio que el de la tarifa, ni más ni menos, lo que es contrario a la libertad de comercio. Hasta el transporte gratuito queda prohibido en este proyecto. El estudio de los itinerarios y tarifas queda entregado a una comisión compuesta de veinte miembros, según el artículo 17, en la cual el armador no tiene ingerencia directa. Con siete miembros puede funcionar la comisión. El interés de los empresarios, en realidad, queda entregado a la defensa de seis armadores que forman parte de este consejo o comisión, armadores que, a veces y no pocas, tendrán criterio opuesto o intereses opuestos al de los dueños de una nave. Esta comisión, en la que figuran armadores que van a competir en los negocios con otros empresarios de transporte marítimo, tiene derecho — óiganlo bien los honorables Senadores — a revisar la contabilidad de todos los navieros, artículo 17, inciso 2.º — e imponerse de toda la documentación reservada, artículo 28. Seguramente estos servicios serán bien remunerados, aunque la ley no lo expresa, ya que a nadie se impone gratuitamente una carga...

El señor **Guzmán**.— ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

Muchos de los defectos que Su Señoría anota ya están subsanados en indicaciones pasadas a la Mesa por el que habla.

El señor **Ureta**.— No he tenido noticia de ellas, señor Senador.

El transporte incluye la carga y la descarga, y estos servicios no podrán cobrarse sino de acuerdo con tarifas aprobadas por el Presidente de la República.

Aunque las tarifas son fijas, según el artículo 16, sin embargo, las empresas podrán conceder un descuento de 25 por ciento al Estado, con arreglo a la disposición contenida en el artículo 20. Yo pregunto: ¿qué significa esta rebaja? No es obligatoria, sino facultativa, ya que la ley emplea la palabra "podrán". ¿Cuándo y a cambio de qué otorgarán las empresas esta rebaja? El proyecto no lo explica.

El mismo artículo 20 impone la obligación de transportar gratuitamente la correspondencia. ¿Por qué se impone esta carga a las empresas, sin indemnización?

Las naves pueden ser llamadas al servicio del Estado por el Presidente de la República. Las naves requisadas quedarán a cargo y bajo la responsabilidad del Estado, quien deberá pagar la indemnización que fuere procedente. Aquí se cumple el precepto constitucional, lo que constituye casi una rareza en el proyecto.

Una de las disposiciones más odiosas que contiene este proyecto es la que se refiere a la inspección y supervigilancia de las empresas navieras por el Estado, tanto en lo relativo a la parte técnica, como en la parte comercial. Así lo establece el artículo 27. Dicha inspección y supervigilancia llegan al extremo de que las compañías no serán libres para fijar los sueldos y jornales de su personal. Por una parte, el Presidente de la República fija la dotación de cada nave y, por otra, tiene ingerencia en todo lo relativo a los sueldos y jornales. Yo pregunto: ¿en qué condiciones quedan, entonces, las compañías, si una autoridad distinta de su propia administración fija el número de empleados y obreros, y otra autoridad, distinta también de la empresa misma, señala la remuneración de sus servidores?

Estas facultades que se confieren al Estado son exageradas.

En conformidad al artículo 28, el Estado podrá requerir de las empresas navieras todos los informes y antecedentes que juzgue necesarios. Se le autoriza, asimismo, para exigir la exhibición de los libros de contabilidad, tarifas, contratos y documentos relativos a la materia que se desee investigar.

Los navieros quedan sujetos a penas muy severas — multas y hasta allanamiento y prisión — si no se exhiben los libros o no se proporcionan los antecedentes que se soliciten. El secreto de los negocios, siempre respetado por todas las legislaciones del mundo, queda por este proyecto entregado a todas las indiscreciones de los veinte miembros que componen la Comisión de Tarifas. ¿A cuántas arbitrariedades se prestará en la práctica el ejercicio de esta facultad de fiscalización? ¿Cuándo será procedente la exhibición? Siempre. ¿Dónde se hará la exhibición? Si se hace en la Oficina del Director del Departamento, constante-

mente los libros y la documentación de los negocios estarán fuera de las Oficinas de la Compañía, lo que acarrearía molestias y dificultades sin cuenta. La exhibición, ¿se hará personalmente al Director del Departamento o se obligará a hacerla ante cualquiera de los empleados de su dependencia? Este es uno de los puntos oscuros de la ley.

En cuanto a sanciones, ¡qué prolijo y enérgico es el proyecto para imponerlas! Parece que el proyecto en debate viera un enemigo público en cada empresa de navegación y, de acuerdo con las diversas disposiciones del proyecto, cualquiera infracción es penada con extraordinaria severidad. No habría juez que no se atemorizara ante el rigor de las penas. Se consultan multas de uno a veinte pesos por tonelada...

El señor **Guzmán**. — Esas penas existen actualmente, señor Senador.

El señor **Ureta**. — En caso de reincidencia, se consulta el doble de la multa anterior. De modo que a una nave que tenga un tonelaje de 5,000 toneladas, si se le aplica la multa máxima de 20 pesos por tonelada, tendría que pagar 100,000 pesos y 200,000 pesos en caso de reincidencia. Producida la tercera reincidencia, dice la ley, se priva a la nave de los beneficios de la misma ley. Sin duda que el artículo 30, inciso 2.º, del proyecto, ha querido referirse a la segunda reincidencia...

El señor **Guzmán**. — Esas sanciones no se han aplicado jamás, señor Senador.

El señor **Ureta**. — ... porque la tercera reincidencia significaría que la ley habría sido infringida por cuarta vez. Es éste un defecto de redacción que, naturalmente, puede corregirse en la discusión particular.

Hay sanciones que se ejecutan aunque existan reclamaciones pendientes. Si se llega a aceptar el reclamo, estará ya cumplida la resolución reclamada.

Interviene el Estado hasta en lo relativo a la edad de las naves, según el artículo 33.º, y no es el número de años lo que debe averiguar el Estado sino las condiciones de seguridad en que la nave se encuentra para el transporte, porque pocos años, en muchos casos, pueden constituir un peligro para la

navegación, y otra nave, con muchos años de servicios, puede encontrarse en perfecto estado. ¡Cuántos jóvenes son viejos, y cuántos viejos son jóvenes!

Pero, una de las más graves — y perdóneme el Honorable Senado — una de las más absurdas disposiciones del proyecto es el artículo 35.º, que prohíbe vender las naves que hagan el cabotaje, salvo el caso de que el Presidente de la República autorice la enajenación.

El señor **Pradenas**. — Hay que decir en voz alta, para que lo oigan todos: eso salvo que el Presidente de la República autorice la venta de las naves. Luego, no es una prohibición absoluta, sino una prohibición que consulta el interés nacional.

El señor **Ureta**. — Permítame continuar, honorable Senador.

Los honorables señores Errázuriz y Rivera llamaron la atención del Honorable Senado sobre este punto en términos exactos y elocuentes.

Si el propósito de la ley es fomentar el desarrollo de la marina mercante nacional ¿piensa alguno de los honorables Senadores que me escuchan que una empresa de navegación, dirigida por personas de sano juicio, adquiriría en el extranjero algún buque nuevo sabiendo que si lo destina en Chile al servicio de cabotaje, queda sujeto a la prohibición de gravarlo y enajenarlo? ¿Quién renovará la flota de sus naves que habrían de quedar en situación análoga a la de los bienes embargados? Se dice que puede ser autorizada su enajenación por el Presidente de la República, como lo ha indicado el honorable señor Pradenas, lo que equivale a que el juez, tratándose de bienes embargados, autorice la enajenación.

El señor **Guzmán**. — El señor Senador debe considerar lo dispuesto en el artículo 18.º del proyecto de la Honorable Cámara de Diputados.

El señor **Ureta**. — Estoy refiriéndome al proyecto que propone la Comisión.

El señor **Pradenas**. — La prohibición de gravar o vender las naves se propone para evitar que una empresa naviera las enajene constituyendo gravámenes sobre ellas, en favor de una Compañía o de un financista



extranjero. Así, con no pagar los intereses de la deuda, se justificaría el embargo de la nave y su traslado fuera de las costas del país.

El señor **Ureta**. — Yo rogaría al señor Senador me permitiera continuar, para que, si quiere hacerse cargo de las observaciones que estoy formulando, las tome todas en su conjunto, y no en detalle, por frases aisladas. Así verá que todas contribuyen a demostrar la exactitud de la tesis que sostengo.

El señor **Pradenas**. — He interrumpido porque la observación del señor Senador iba dirigida a los que propiciamos el proyecto.

El señor **Ureta**. — No recuerdo en este momento, quiénes propician el proyecto, ni quiénes lo atacan: estoy analizando lisa y llanamente, el texto del proyecto.

Para mi modo de ver, esta disposición es perfectamente absurda. Lo es el llamar a las empresas marítimas a que vengan a gozar de los beneficios de esta ley a condición de que las naves queden embargadas en Chile. No sé si esto sea un favor, un aliciente para ningún capitalista.

Pero, además, es de extrema gravedad esta disposición, desde el punto de vista del Derecho Público Constitucional. Quien adquiere el dominio de una nave goza en Chile de todas las garantías que la Constitución acuerda al dueño y es de la esencia del dominio la facultad de disponer arbitrariamente de lo que constituye el objeto de la propiedad. Nadie puede ser privado de esta facultad sino mediante una ley de expropiación, indemnizándosele el valor de su derecho. Este proyecto priva al dueño de su derecho de enajenar, porque lo exige el interés público; pero nadie lo indemniza de la privación de su derecho.

Hay todavía otra importante observación relacionada con esta materia.

Los armadores están facultados por el artículo 3.º para hipotecar sus naves en favor de extranjeros hasta por un valor que no exceda del 40 por ciento.

Si es válida y legal la hipoteca, ¿por qué

habrá de ser nula la venta cuando el acreedor hipotecario ejercita su derecho?

La hipoteca es un principio de enajenación. El acreedor hipotecario goza de una acción real para perseguir la cosa hipotecada hasta pagarse con ella o con su valor.

La prohibición de vender del artículo 35 destruye el derecho de hipoteca del artículo 3.º.

Juzgue ahora el Honorable Senado sobre si puede considerarse exacta la apreciación que en el debate hemos oído acerca de que la intervención del Estado en los negocios particulares de navegación marítima está en el proyecto reducida al minimum.

El Estado interviene como sigue:

Amplía o restringe la reserva del cabotaje a su antojo; prohíbe gravar o enajenar las naves; determina la dotación de cada buque; obliga a llevar contabilidad especial a los armadores; limita el monto de los castigos en los balances; concede o deniega a su voluntad el permiso para comerciar; señala las condiciones que deben llenar las naves; no permite la suspensión del servicio sin su autorización; castiga la interrupción; puede declarar caducada la autorización o revocarla; obliga a las empresas a recibir siempre a todos los pasajeros y mercaderías; indica la preferencia para el transporte; exige transporte gratuito de la correspondencia; interviene en la distribución de los sitios especiales que deben reservarse en las naves para el transporte de abastecimientos; fija los itinerarios ordinarios y extraordinarios; impone las tarifas; controla las Compañías, tanto en la parte técnica como en la comercial por medio de una comisión muy numerosa compuesta por el más variado personal; interviene en la fijación de sueldos; obliga a las empresas de navegación a constituirse en empresarios de carga o descarga; puede requisar las naves; no respeta la inviolabilidad de la correspondencia epistolar ni el secreto de la contabilidad mercantil.

El señor **Guzmán**. — ¿Dónde está eso, señor Senador?

El señor **Ureta**. — En las disposiciones que acabo de leer.

Si se lee el artículo 28, nos encontraremos con la enormidad que acabo de señalar.

El señor **Guzmán**.— ¿Se viola la correspondencia que conduce la nave?

El señor **Ureta**.— No, señor Senador, la correspondencia comercial.

Castiga con severidad inverosímil cualquiera infracción.

¡A qué continuar Honorable Senado!

Por mucha benevolencia que se gaste en la calificación de este proyecto, es absurdo presentarlo como proyecto que tiende a favorecer la marina mercante destinada al cabotaje, a propender a su fomento y desarrollo, cuando en realidad el proyecto entrega al Estado todas las empresas particulares de navegación marítima.

¿Cómo puede considerarse que es mínima la ingerencia del Estado en estos negocios cuando las Compañías, fuera de necesitar especial permiso para establecerse, no podrán determinar el número de su personal, ni sus sueldos, ni las condiciones de las naves, ni el precio del transporte, ni sus itinerarios, ni las mercaderías que deben transportarse, ni hipotecar sus buques, ni venderlos!

Yo no sé qué se deja a las Compañías, aparte de la obligación de destinar sus capitales a este comercio, cubrir los gastos, soportar las pérdidas y pagar las multas.

El señor **Pradenas**.— Y sacar utilidades también, señor Senador...

El señor **Ureta**.— Todo esto, en cambio del permiso para navegar por aguas que ni siquiera son del Estado. El único aporte del Gobierno es el mar. Desaparece con este proyecto el derecho de las compañías de administrar sus propios intereses.

Sé que muchas de las observaciones que dejo formuladas, podrán ser contestadas diciéndome que en otras leyes, actualmente en vigor, se encuentran contemplados algunos de los preceptos que me he permitido criticar. A lo cual contesto: puede que sea efectivo, pero ello no obsta para estimar inadmisibles esos preceptos. No intervine en la aprobación de esas leyes. Puedo juzgarlas con plena independencia de criterio.

Por otra parte, si existen vigentes esas

leyes que disponen lo mismo que se propone en el proyecto ¿qué necesidad hay de dictarlas de nuevo? ¿qué interés hay en aprobar ahora la misma ley?

De lo expuesto resulta, sin lugar a dudas, que las disposiciones de esta ley son contrarias a su objeto, esto es, al interés del país, que desea contar con marina mercante nacional, favorecer y fomentar su desarrollo. Son contrarias, también, a los principios que en Derecho Administrativo regulan la intervención del Estado en los negocios particulares, a las garantías que en cuanto al derecho de dominio y libertad de comercio asegura la Constitución Política.

Negocios particulares de transportes marítimos, sujetos en todo a la vigilancia e intervención del Estado, administrados en el hecho por oficinas fiscales, jamás podrán ser prósperos. El capital encadenado nunca será fuente de beneficios o de riqueza ni para los armadores, ni para el país.

Si lo que se persigue es inducir al capital privado a emplearse en el comercio marítimo, para llegar a formar, sin graves cargas para la Nación, la Marina Mercante Nacional, que no se dicte esta ley, cuyos efectos serán contraproducentes. En los negocios, la libertad es la vida.

Concibo la fiscalización y vigilancia del Estado, ejercidas con prudencia, en servicios de utilidad pública entregados a empresas particulares. Pero no puedo aceptar que se lleve la intervención hasta el extremo de anular en absoluto el derecho de los dueños de dirigir y administrar sus empresas.

No contribuiré con mi voto al despacho de este proyecto, que considero profundamente injusto y contrario al interés nacional.

Medite el Honorable Senado. No tome sobre sí la responsabilidad de entregarnos al extranjero al destruir con esta ley la Marina Mercante Nacional, orgullo de los chilenos.

El señor **Pradenas**.— Pido la palabra, señor Presidente, pues deseo en cinco minutos hacerme cargo de algunas de las observaciones que ha formulado el honorable señor **Ureta**.

El señor **Cruchaga** (Presidente).— Parece que hay acuerdo para oír a los señores Senadores en esta que llamaríamos segunda discusión general del proyecto.

El señor **Pradenas**.— Seré muy breve en mis observaciones, señor Presidente.

El señor **Cruchaga** (Presidente).— Con el consentimiento de la Sala, podría hacer uso de la palabra Su Señoría.

El señor **Bravo**.— Por esta vez solamente, porque, en general, debe darse cumplimiento al Reglamento.

El señor **Lira Infante**.— Podría oírse también a otros señores Senadores.

El señor **Alessandri**.— Siento mucho, pero me opongo. No tengo ningún inconveniente para que se oiga en esta sesión a los señores Senadores que deseen hacer uso de la palabra; pero me opongo para reabrir la discusión general. En esta forma interpreto el sentir, muy especialmente de los pueblos del norte, que están esperanzados en el despacho de esta ley que es para ellos de salvación pública.

El señor **Pradenas**.— Quería solamente referirme a algunas de las objeciones que ha formulado al proyecto el honorable señor Ureta. Muchas de las disposiciones contenidas en el proyecto, y que él ha impugnado, se encuentran en vigencia hace muchos años, tales como la fijación de tarifas, número de tripulantes, fiscalización de embarque y carga, etc.

En realidad, repito, son viejas disposiciones que se incorporan a este nuevo proyecto para dejarlas establecidas en un solo cuerpo de ley.

La libertad de comercio, a que se ha referido nuestro estimado colega, es un principio que ya ha desaparecido desde el momento que se concedió el monopolio a las compañías nacionales. ¿Por qué, anteriormente, no se invocó esta libertad de comercio para oponerse a aquella medida del monopolio? Sencillamente porque así convenía a las compañías y, además, yo lo confieso, porque era de elemental prudencia tomar una medida de esa naturaleza en resguardo de la eficiencia y del porvenir de la Marina Mercante Nacional.

Entre las nuevas disposiciones está la prohibición de vender las naves. Es indudable que esto constituye una medida de trascendencia, pero no tiene la gravedad que le atribuye el señor Senador.

Este es un servicio de utilidad pública. Supóngase el honorable señor Senador que este país hubiese concedido el servicio de sus ferrocarriles a empresas extranjeras, como ocurre en Argentina, por ejemplo, en que el 90 por ciento de los ferrocarriles son ingleses, y que mañana la compañía concesionaria, por motivos particulares, resolviera vender sus máquinas y coches a otras empresas extranjeras; se paralizaría con esto la vida industrial del país, o sea, el país no podría seguir el desarrollo normal de su vida, pues se le habrían paralizado sus principales arterias o medios de existencia.

Igual cosa ocurriría si mañana, en caso de una guerra extranjera, que es posible sobrevenga para desgracia de la humanidad, empiezan a hundirse las naves mercantes. Todos los países afectados de Europa, empezarían a buscar naves en reemplazo de las perdidas; los precios de estas serían fabulosos; se tentarían con ellos los armadores que muchas veces miran menos al interés nacional que el de ganar algunos cientos de miles de pesos, y se dejarían nuestras costas abandonadas.

Ahora, si el día de mañana se produce un conflicto en América y nuestro país se ve arrastrado a él, ¿qué ocurriría? La Marina Mercante no sólo tiene la obligación de movilizar la carga y los pasajeros; constituye la reserva naval del país en caso de un conflicto armado. Se comprenderá entonces, que el proyecto de ley es previsor y vela por los intereses nacionales, dando garantías a las compañías nacionales para el desarrollo del transporte marítimo.

No quiero alargar este debate; este asunto se discutió mucho en sesiones pasadas. Declaro, eso sí, que votaremos en conciencia, sabiendo que hacemos un beneficio a las compañías navieras porque les garantizamos el monopolio de la carga, y, al mismo tiempo, beneficiamos al país estableciendo que

la Marina Mercante Nacional es para Chile y no para elementos extranjeros.

El señor **Cruchaga** (Presidente). —Solicito el asentimiento del Honorable Senado para dejar establecido, por lo que mira a los efectos reglamentarios, que la sesión de ayer y la de hoy no se computarán dentro de las 10 sesiones de que habla el Reglamento, porque, en realidad, sólo a con-

tar desde la sesión de mañana entraremos a la discusión particular del proyecto.

Acordado.

Se levanta la sesión.

—**Se levantó la sesión a las 7.05 P. M.**

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