

SESION 8.A ORDINARIA, EN MARTES 7 DE JUNIO DE 1938

(De 4 a 7 P. M.)

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CRUCHAGA

SUMARIO

1. Se concede al señor Urrutia el permiso constitucional solicitado para ausentarse del país.
2. Se integra la Comisión de Educación Pública.
3. Se rechaza la renuncia del señor Gumucio como miembro de la Comisión de Gobierno.
4. Se aprueba el proyecto que libera de derechos de internación a objetos destinados al Cuartel del Cuerpo de Bomberos de Valdivia.
5. Se considera el proyecto que concede derecho a jubilar a los jornaleros y capataces de movilización de las Aduanas de los puertos de la República.
6. El señor Errázuriz pide preferencia para un proyecto que modifica una disposición de la ley sobre Instituto de Crédito Industrial.
7. El señor Urrejola formula observaciones sobre la navegación del río Biobío.
8. El señor Grove (don Marmaduke) se refiere a incidencias ocurridas en la Biblioteca Nacional.
9. El señor Grove (don Marmaduke) presenta un proyecto para conceder retiro al oficial de aviación señor Herrera.
Se suspende la sesión.
10. A segunda hora continúa tratándose del proyecto sobre cabotaje y queda pendiente su despacho.
Se levanta la sesión.

ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Alessandri R., Fernando	Lira I., Ajejo.
Bórquez P., Alfonso.	Martínez Montt, Julio.
Bravo O., Enrique.	Maza F., José.
Concha S., Aquiles.	Michels, Rodolfo.
Concha, Luis A.	Muñoz C., Manuel.
Cruz C., Ernesto.	Opazo L., Pedro.
Durán B., Florencio.	Ossa C., Manuel.
Errázuriz, Maximiano.	Portales V., Guillermo.
Estay C., Fidel Segundo	Pradenas M., Juan.
Figueroa A., Hernán.	Rivera B., Gustavo.
Gatica S., Abraham.	Rodríguez de la Sotta, Héctor.
Grove V., Hugo.	Schnake V., Oscar.
Grove V., Marmaduke.	Silva C., Romualdo.
Gumucio, Rafael Luis.	Ureta E., Arturo.
Guzmán, Enrique Eleo- doro.	Urrejola, José Fco.
Hiriart C., Osvaldo.	Urrutia M., Ignacio.
Lafertte C., Elías.	Valenzuela V., Oscar.

ACTA APROBADA

Sesión 6.a ordinaria en 1.o de junio de 1938

Presidencia del señor Cruchaga

Asistieron los señores: Alessandri, Azócar, Bórquez, Bravo, Concha Aquiles, Concha Luis, Cruz, Durán, Errázuriz, Estay, Figueroa, Gatica, Grove Marmaduke, Gumucio, Guzmán, Hiriart, Lafertte, Lira, Martínez, Michels, Muñoz, Opazo; Ossa, Portales, Pradenas, Rivera, Ríos, Sáenz, Schnake, Silva, Ureta, Urrejola, Urrutia y Valenzuela.

El señor Presidente da por aprobada el acta de la sesión 4.a, en 30 de mayo, que no ha sido observada.

El acta de la sesión 5.a, en 31 de dicho mes, 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:

Solicitud

Una de doña Laura Pizarro Riveros v. de Castro en que solicita se le devuelva la solicitud y antecedentes en que pedía una pensión.

Se acordó acceder a lo solicitado.

Telegrama

Uno del señor Presidente del Senado Argentino, en que agradece a nombre de esa Corporación el saludo que le envió el Senado de Chile con motivo del aniversario nacional.

Se mandó archivar.

Incidentes

En la hora de los incidentes el señor Presidente manifiesta que en una sesión pasada el honorable Senador don Luis Ambrosio Concha ha presentado su renuncia como miembro de la Comisión de Relaciones Exteriores. Lamenta que el señor Concha no

esté presente en la sesión porque se proponía rogarle que retirara esta renuncia.

El señor Michels cree que debe votarse la renuncia.

Puesta en votación resultan 8 votos por la aceptación, 14 por el rechazo, 2 abstenciones y uno por pareo.

El señor Alessandri funda su voto negativo.

Se da por rechazada la renuncia.

El señor Concha don Aquiles analiza la contestación que ha dado el señor Ministro del Interior, don Matías Silva, al reclamo presentado por él al Presidente del Senado por atropellos que, según afirma, se cometieron contra su persona, en el día en que la Unión Socialista, realizaba una concentración en el Parque Cousiño.

El señor Schnake se extiende en diversas consideraciones acerca del carácter que asume la presente contienda política.

Se suspende la sesión.

Orden del Día

Entrando en el orden del día se inicia la discusión particular del proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados, sobre navegación de Cabotaje, con las modificaciones propuestas por las Comisiones Unidas de Relaciones Exteriores y Comercio y de Defensa Nacional.

Artículo 1.o

Los señores Bórquez y Guzmán formulan indicación para agregar en el inciso 1.o, después de la palabra "carga" las palabras "y pasajeros".

Usa de la palabra el señor Azócar.

Por haber llegado la hora, en que el Senado debe constituirse en sesión secreta para ocuparse de los asuntos particulares de gracia, se da por temihada la sesión pública y continúa la secreta, de la cual se deja testimonio en acta por separado.

CUENTA

Se dió cuenta:

1.o De la siguiente moción del honorable Senador don Marmaduke Grove:

Honorable Senado:

El Teniente de Aviación en retiro don Roberto Herrera Ramírez, además de los muchos méritos que lo adornan; de la cultura que posee; y de la dilatada hoja de servicios y actos de arrojo que registra, es el primer aviador que cruzó Los Andes con pasajero, ejecutando esta proeza con avión de bombardeo, y en circunstancias que, a juicio de los técnicos, era imposible en aquellos tiempos.

Por una hazaña análoga, los aviadores Cortínez y Godoy gozan hoy día de buen retiro, y de una situación económica espectral.

En cambio, el teniente Herrera se encuentra en la miseria, retirado con un grado ínfimo, porque, llevado de su entusiasmo, realizó su hazaña sin el permiso reglamentario de las autoridades, accidentándose al aterrizar en la Argentina, y quedando postrado varios años en la cama, con la ruina e imposibilidad consiguiente.

Es indudable que no cabe discutir la inconveniencia que significa; en general, faltar a la disciplina; pero, por una parte, esa falta disminuye cuando ha sido inspirada en móviles altos y gloriosos; y por otra, la desproporción entre ella y la sanción aplicada, frente a la situación de que disfrutaban otros ciudadanos en posición parecida, es sencillamente irritante.

Los años transcurridos han hecho olvidar la infracción, subsistiendo para siempre el brillo de la hazaña, que tuvo repercusiones continentales.

No es exageración estimar que el teniente Herrera merece ocupar el grado y la pensión correspondientes a sus servicios y a sus hechos notables; por lo que tenemos la honra de someter a vuestra elevada consideración el siguiente

PROYECTO DE LEY:

Artículo 1.º Concédese al oficial de la Fuerza Aérea Nacional don Roberto Herrera Ramírez, actualmente en retiro temporal sin pensión, su retiro definitivo con el grado, sueldo y asignaciones correspondientes a Capitán de Bandada.

Artículo 2.º El gasto que importa esta ley se imputará al ítem respectivo de pensiones del Presupuesto de Defensa Nacional, Subsecretaría de Aviación, para 1938.

Artículo 3.º Esta ley regirá desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial".

Santiago, junio 7 de 1938.—**Marmaduke Grove.**

2.º Del siguiente permiso constitucional:

Señor Presidente:

Ruego a U.S. se sirva obtener del Senado la autorización necesaria para poderme ausentar del país por más de 30 días.

Dios guarde a U.S. —**Ignacio Urrutia M.**

3.º De una solicitud de don Enrique Arias López en que pide pensión de gracia.

Debate

PRIMERA HORA

Se abrió la sesión a las 4.25 P. M., con la presencia en la Sala de 19 señores Senadores.

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

El acta de la sesión 6.a, en 1.º de junio, aprobada.

El acta de la sesión 7.a, en 6 de junio, 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.

PERMISO PARA AUSENTARSE DEL PAIS

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Si no hay inconveniente de parte del Honorable Senado, se concederá el permiso que solicita el honorable señor Urrutia para ausentarse del país por más de 30 días.

Acordado.

REINTEGRO DE UNA COMISION

El señor **Cruchaga** (Presidente). — El honorable señor Santa María ha hecho renuncia de su cargo de miembro de la Comisión de Educación.

Si no hay inconveniente de parte del Honorable Senado, se nombrará en su reemplazo al honorable señor Alessandri.

Acordado.

RENUNCIA

El señor **Cruchaga** (Presidente). — El honorable señor Gumucio ha presentado su renuncia del cargo de miembro de la Comisión de Gobierno.

El señor **Urrejola** (don José Francisco). — Creo que podríamos rechazarla, señor Presidente.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Si no hay inconveniente de parte del Honorable Senado, se dará por rechazada.

Rechazada.

Tabla de fácil despacho

LIBERACION DE DERECHOS DE ADUANA

El señor **Cruchaga** (Presidente). — En la tabla de fácil despacho tenemos diversos asuntos que tratar.

El señor **Secretario**. — El primer proyecto es el siguiente, remitido por la Cámara de Diputados:

Artículo 1.º Libérase de derechos de estadística, almacenaje y del impuesto establecido en la ley número 5,786, de 2 de enero de 1936, y, en general, de todo derecho, la internación de tres cajones que contienen un reloj y sus accesorios para el Cuartel General del Cuerpo de Bomberos de Valdivia, llegados en el vapor "Hermonthis", con un peso de 377 kilogramos y bajo los números 30612|14.

Artículo 2.º Esta ley comenzará a regir desde su publicación en el "Diario Oficial".

Este proyecto fué eximido de trámite a Comisión por acuerdo del Honorable Senado en sesión de ayer.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — En discusión general y particular el proyecto.

El señor **Lira Infante**. — He formulado, en compañía de mis honorables colegas de representación de las provincias de Valdivia y Chiloé, una indicación modificando el proyecto aprobado por la Cámara de Diputados, porque, en realidad, la liberación de derechos que se pide es para tres cajones que ya fueron retirados de aduana, y lo que se quiere es que se devuelva al Cuerpo de Bomberos la suma que pagó, de dos mil y tantos pesos; y, además, que se amplíe esta liberación a otros cajones que han llegado posteriormente destinados al mismo Cuerpo de Bomberos de Valdivia, que contienen materiales y otros artículos de necesidad para ese Cuerpo.

El señor **Secretario**. — La indicación de los honorables señores Senadores es para substituir el proyecto de la Cámara de Diputados, por el que sigue:

Artículo 1.º La Tesorería General de la República devolverá al Cuerpo de Bomberos de Valdivia la cantidad de 2.843 pesos 10 centavos que pagó por derechos de internación, almacenaje, estadística y otros impuestos por 3 cajones llegados por el vapor "Alejandro" ex vapor "Hermonthis" y que corresponde al manifiesto número 231 de fecha 6 de octubre de 1937 y póliza número 1896.

El gasto se imputará a la partida 06, ítem 01-10 del presupuesto del Ministerio de Hacienda.

Artículo 2.º Libérase de derechos de estadística, almacenaje y del impuesto establecido en la ley número 5,786, del 2 de enero de 1936, y en general de todo derecho, la internación de otros 3 cajones con peso de 270 kilos remitidos por el vapor "Duseldorf" al mismo Cuerpo de Bomberos de Valdivia.

Libérase, asimismo, de todo derecho de internación 10 bultos llegados a Corral por el vapor "Muenchen" y la encomienda internacional remitida por la firma Gustavo Genschow y Compañía que contiene 10 kilos de anillos de goma para uniones (empacquetadura) todo para el mismo Cuerpo de Bomberos de Valdivia.

Artículo 3.º Esta ley empezará a regir

desde su publicación en el "Diario Oficial".

Este contraproyecto lleva las firmas de los honorables señores Lira Infante, Bórquez, Maza y Concha (don Luis Ambrosio).

El señor **Cruchaga** (Presidente). — En discusión general el contraproyecto formulado.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no hay inconveniente, lo daré por aprobado en general.

Aprobado.

Solicito el asentimiento de la Sala para entrar inmediatamente a la discusión particular.

Acordado.

En discusión el artículo 1.º, a que se acaba de dar lectura.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no hay inconveniente, lo daré por aprobado.

Aprobado.

En discusión el artículo 2.º a que se acaba de dar lectura.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no hay inconveniente, lo daré por aprobado.

Aprobado.

En discusión el artículo 3.º que se refiere a la vigencia de la ley.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no hay inconveniente, lo daré por aprobado.

Aprobado.

Queda despachado el proyecto.

JUBILACION DE LOS JORNALEROS Y CAPATACES DE LAS ADUANAS DE LA REPUBLICA

El señor **Secretario**. — Continúa en el orden de la tabla de fácil despacho anunciada por el señor Presidente en la sesión de ayer, el proyecto de ley de la Honorable

Cámara de Diputados por el cual se concede derecho a jubilar, en conformidad a las prescripciones del mismo proyecto, a los actuales jornaleros y capataces de movilización de los puertos de la República que se encuentren en las condiciones que se indican en el proyecto.

El Honorable Senado se pronunció sobre este proyecto durante la legislatura extraordinaria recién pasada, y en una de sus sesiones tomó las resoluciones respectivas; pero no se tramitaron sus acuerdos en razón de que posteriormente se advirtió que el proyecto despachado no había sido incluido en la convocatoria. Procedería, entonces, mantener los mismos acuerdos que se adoptaron por el Honorable Senado durante la legislatura extraordinaria, revalidándose en esta ocasión, y considerar, además, una indicación formulada por el honorable señor Guzmán para introducir modificaciones en el artículo 9.º.

La indicación formulada propone reemplazar la cita del año 1937, por 1938, y reemplazar la frase "...se imputará al número 1 de la letra d)...", por la siguiente: "...se imputará a la letra d)...".

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Como el Honorable Senado se pronunció ya sobre este proyecto durante las sesiones de la legislatura extraordinaria, solicito el asentimiento de la Sala para reiterar los acuerdos adoptados anteriormente por el Honorable Senado.

El señor **Portales**. — Con la venia del señor Presidente, desearía que el señor Secretario me informara cuáles son esos acuerdos.

El señor **Bravo**. — El Honorable Senado aprobó en general y particular este proyecto.

El señor **Portales**. — Entonces, ¿qué necesidad hay de tratarlo nuevamente?

El señor **Guzmán**. — El señor Presidente acaba de explicar al Honorable Senado que este proyecto fué aprobado durante la legislatura extraordinaria, y posteriormente se advirtió que no había sido incluido en la Convocatoria.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Parece más reglamentario discutir de nuevo este negocio.

El señor **Silva Cortés**. — Lo constitucional es discutirlo.

El señor **Secretario**. — “**Artículo 1.º** Se concede derecho a jubilar, en conformidad a las prescripciones de la presente ley, a los actuales jornaleros y capataces de movilización de las Administraciones de los Puertos de la República que se encuentren en las condiciones que indica esta ley”.

El señor **Maza**. — Podríamos dar por aprobado en general el proyecto.

El señor **Portales**. — Yo desearía hacer algunas observaciones de carácter general.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — En discusión general el proyecto.

El señor **Portales**. — Con el proyecto en discusión, señor Presidente, se va a dejar en condición desmedrada a todos los jornaleros que trabajan en los puertos que no están regidos por la administración fiscal. Voy a poner un ejemplo:

En el puerto de Coquimbo, el embarque y desembarque de mercaderías, tanto de cabotaje como las que van y vienen del extranjero, se efectúa por las casas mayoristas interesadas, que tienen sus cuadrillas propias para esas faenas, y las pagan. Esas casas mayoristas no hacen otra cosa que pagar al Fisco los derechos de muellaje y carga y descarga por la administración del puerto, que sólo existe en el papel, porque obras portuarias en Coquimbo no existen.

En este momento, no es mi ánimo entrar a considerar la situación desmedrada en que se encuentra el puerto mismo, sino hacer presente que todos los jornaleros marítimos que trabajan en los puertos que no están regidos por el Estado no van a poder acogerse a los beneficios que otorga este proyecto, porque, en realidad, son obreros que trabajan con empresas particulares y, en ningún caso, pueden ser contemplados en la disposición del artículo 1.º de este proyecto.

Por estas consideraciones, señor Presidente, sería de opinión que el proyecto volviera a Comisión para que se estudie la manera de uniformar la situación en que se van a encontrar todos los cargadores marítimos de los puertos de la República, sea que estén o no sometidos a la administra-

ción fiscal. Respecto de esta situación, algo he hecho ya presente al señor Ministro de Defensa Nacional; pero he tenido la desgracia de no haber podido hasta ahora, solucionar la situación en que se encuentra toda esa gente, que suma varios miles de personas, diseminadas en los diferentes puertos de la República que no se hallan bajo la administración fiscal de puertos.

Formulo, pues, indicación para que vuelva a Comisión el proyecto con el objeto que he indicado.

El señor **Alessandri**. — Creo que el Honorable Senado haría buena obra despachando rápidamente este proyecto, que corresponde a una verdadera necesidad de todos los puertos.

Es perfectamente efectiva la información que ha dado el honorable Senador señor Portales; pero esa situación se produce como consecuencia de la diversa posición en que se encuentran los distintos gremios. Este proyecto contempla únicamente la situación de los obreros fiscales, y el Fisco no puede dar jubilación sino a los obreros que dependen de él: no puede dársela a obreros que dependen de empresas particulares. Estos están sometidos a otro régimen de previsión social, y no veo por qué razón se va a perjudicar a los obreros fiscales cuando no tienen previsión los obreros particulares.

Repito que el proyecto corresponde a una necesidad. Me consta que hay obreros de movilización de aduanas que tienen 60, 70 o 75 años de edad y que están imposibilitados para todo trabajo. Los propios administradores de los puertos del Norte, piden que se despache pronto el proyecto, por razones de humanidad y de conveniencia para la mejor ejecución de los trabajos de puertos. De modo, que me atrevo a pedir a mi distinguido colega que no insista en su indicación de volver el proyecto a Comisión, y permita que éste se despache sobre tabla.

El señor **Guzmán**. — Pido la palabra.

El señor **Bravo**. — Pido la palabra.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Tiene la palabra el honorable señor Guzmán.

El señor **Guzmán**. — Señor Presidente, lo manifestado por el honorable Senador señor

Portales está indicando que el honorable Senador no está en los antecedentes completos de este proyecto.

Este proyecto, señor Presidente, no tiene a jubilar a todos los movilizados de los puertos, ni a jubilar, tampoco, a otros operarios que también podrían haber sido incluidos con el objeto de concederles jubilación. Los movilizados de los puertos de la República, están actualmente acogidos a la ley de Seguro Obligatorio, y estos movilizados a quienes se concederá jubilación por medio del proyecto que discutimos están en condición totalmente distinta de la de aquéllos. Este proyecto, tiene por objeto concurrir a salvar la situación de gente que se ha inutilizado en el servicio, por accidentes del trabajo, y a los cuales la Caja de Seguro Obligatorio no puede atender, por razón de edad o de imposibilidad física.

El señor **Portales**. — Quiere decir que hubo imprevisión de parte del patrón, si ha habido accidente.

El señor **Guzmán**. — Hay individuos a quienes he tenido oportunidad de llevar a presencia del señor Ministro de Defensa Nacional, que son verdaderos restos humanos: son solamente un montón de heridas y de cicatrices.

No se trata, honorable colega, de jubilar a gente que tiene su servicio de previsión, sino a los que no lo tienen.

Estos individuos, hasta ahora, están percibiendo un jornal de las administraciones de los puertos. Solamente hacen acto de presencia en el día de pago, y se encuentran, muchos de ellos en tales condiciones de incapacidad física, que deben ser transportados a la oficina pagadora. El señor Ministro de Defensa Nacional, don Emilio Bello, que conoce de cerca esta situación, ha impartido órdenes para que a estas personas no se les obligue a hacer acto de presencia en los días de trabajo, a las horas de entrada y salida, y ha dispuesto que se les pague jornal como si estuvieran en servicio, mientras se dicta la ley que estamos debatiendo.

De modo, pues, que cuando se habla de que los jornaleros y capataces de movilización de las aduanas de los puertos de la

República van a tener jubilación, hay que entender que se alude a este pequeño grupo de personas solamente, que se encuentra en una situación especialísima.

Algunos de estos trabajadores tienen treinta, cuarenta o cincuenta años de servicios, y por sus condiciones físicas ya no pueden trabajar. Razones de edad y otras, les han impedido acogerse a los beneficios de la ley de Seguro Obrero.

Por mi parte, adheriría de muy buen grado a las observaciones formuladas por el honorable señor Portales, si se tratara de mejorar la situación de los actuales movilizados de los puertos, en cuanto a la jubilación, por medio del Seguro Obrero, tal vez reformando las actuales leyes o estudiando una nueva; — pero este proyecto, en realidad, nada tiene que ver con tales observaciones.

El señor **Portales**. — Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Tiene la palabra el honorable señor Bravo.

El señor **Bravo**. — Renuncio a usar de la palabra, señor Presidente, porque iba a hacer exactamente las mismas observaciones que ha formulado el honorable señor Guzmán.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Tiene la palabra el honorable señor Portales.

El señor **Portales**. — No se me escapa que la situación de los obreros movilizados de los puertos que se encuentran administrados por el Fisco, es distinta de la que tienen los obreros marítimos que trabajan con empresas particulares. Naturalmente, esto no voy a entrar a discutirlo con ninguno de mis honorables colegas que se interesan por el pronto despacho de este proyecto; pero lo que ha manifestado el honorable señor Guzmán no se desprende del artículo 1.º del proyecto, porque, según las disposiciones de dicho artículo, se jubila a todos los obreros que movilizan la carga de los puertos administrados por el Fisco, sean o no accidentados, sean despojos humanos, como los ha llamado el señor Senador, o no. El hecho es que porque estos obreros trabajan bajo la tuición del Estado, van a poder jubilar en conformidad a las disposiciones de esta ley.

El señor **Guzmán**. — Ojalá el señor Senador se sirviera leer los artículos 3.º y 4.º del proyecto.

El señor **Lafertte**. — Hacen excepciones.

El señor **Portales**. — Dice el artículo 1.º:

“Se concede derecho a jubilar, en conformidad a las prescripciones de la presente ley, a los actuales jornaleros y capataces de movilización de las Administraciones de los Puertos de la República que se encuentren en las condiciones que indica esta ley”.

El señor **Lafertte**. — La jubilación se les concede en las condiciones que fija el artículo 4.º

El señor **Portales**. — Pero el propósito principal que he tenido al hacer las observaciones que he formulado es el de dejar constancia de la situación desmedrada en que se encuentra otro numeroso grupo de jornaleros que trabajan también en los puertos de la República que carecen de Administración Fiscal, no obstante lo cual el Estado cobra en ellos todos los derechos arancelarios como si disfrutaran de las ventajas que ofrece todo puerto bien construido, como son los de Valparaíso, San Antonio, Antofagasta y otros, cuyos representantes en el Honorable Senado se interesan por el pronto despacho de este proyecto.

No me parece justo que los jornaleros de los puertos que bien pudiéramos llamar desamparados, donde el trabajo de carga y descarga es mucho más pesado que en los que tienen obras portuarias y modernos elementos como grúas y otros para la movilización de las mercaderías y en los cuales el Estado cobra todos los derechos arancelarios, queden privados de los beneficios que concede este proyecto.

Como no deseo obstaculizar su despacho, me limito a pedir a la Mesa que, a mi nombre, se sirva dirigir oficio al señor Ministro de Defensa Nacional haciéndole presente la necesidad que hay de estudiar la situación en que se encuentran los jornaleros de los puertos de la República que no están afectos al régimen de administración fiscal, que no cuentan con obras portuarias adecuadas, a pesar de que el Estado percibe los derechos, bastante crecidos, de muelle, carga, descarga, balizas, etc. Por eso,

no me opongo a que se despache el proyecto, pero solicito que se dirija el oficio que he indicado al señor Ministro de Defensa Nacional.

El señor **Martínez Montt**. — Seguramente que las atinadas observaciones que ha hecho el honorable señor Portales, contribuirán a mejorar la situación difícil en que se encuentran los obreros de puertos menores. Creo que la petición que ha hecho Su Señoría al señor Ministro de Defensa debe hacerse extensiva al señor Ministro de Hacienda, de quien depende el organismo que está más en contacto con estos gremios, para que mediante los informes y antecedentes que seguramente llegarán al Honorable Senado, se amplíe el proyecto en forma que disfruten también de sus beneficios estos obreros, que tienen tanto derecho a ellos como los cargadores y movilizados de las aduanas de la República.

El señor **Guzmán**. — Parecería desprenderse de las palabras pronunciadas por el honorable señor Portales, que los actuales obreros fiscales de los puertos estuvieran en condición privilegiada, en cuanto a previsión, respecto a los obreros particulares, lo cual sería una equivocación. En efecto, tanto estos obreros movilizados fiscales como los particulares, están acogidos a la ley de la Caja de Seguro Obrero. En consecuencia, sin oponerme al estudio que solicita el honorable señor Portales, porque me parece que todo lo que sea mejorar las leyes de previsión está perfectamente justificado, quiero dejar establecido que los obreros movilizados fiscales de los puertos de la República no tienen un sistema privilegiado de previsión, sino exactamente igual al de los obreros movilizados particulares.

El señor **Bórquez**. — El Consejo de la Caja de Previsión de la Marina Mercante, dándose cuenta de la desastrosa situación en que se encuentran los jornaleros de mar de la República, está estudiando y levantando censos, para presentar el año próximo un proyecto tendiente a que dichos jornaleros puedan acogerse a los beneficios de esa Caja. Espero que cuando llegue el proyecto al Honorable Senado los señores Senadores le darán su voto.

El señor **Rodríguez de la Sotta**. — Deseo saber si este proyecto está informado por la Comisión respectiva, señor Presidente.

El señor **Secretario**. — Se eximió del trámite a Comisión por acuerdo de la Sala, de febrero del presente año, señor Senador.

El señor **Rodríguez de la Sotta**. — Me parece inaceptable que proyectos delicados como éste se traten sin el informe de la Comisión respectiva. Desde luego no sabemos hasta qué punto sus disposiciones van a afectar a las instituciones de previsión. De aquí, pues, que considero indispensable que el Honorable Senado conozca todos los antecedentes del caso a fin de que pueda pronunciarse sobre dicho proyecto.

En vista de esto, solicito que, por el momento, sea retirado de la Tabla de Fácil Despacho.

El señor **Maza**. — El proyecto tuvo origen en un Mensaje del Ejecutivo, señor Senador.

El señor **Bravo**. — Y además no va a afectar a ninguna Caja de Previsión.

El señor **Guzmán**. — Me permito hacer presente a Su Señoría que, entre los antecedentes, figura un cuadro que demuestra cuántas son las personas que van a gozar de los beneficios de la ley y un artículo del proyecto indica que sólo esas personas serán las que han de acogerse a las disposiciones respectivas.

El señor **Rodríguez de la Sotta**. — Precisamente, hay conveniencia en que la Comisión estudie todos estos antecedentes para que los Senadores, con el informe a la vista, podamos formarnos juicio sobre el particular.

Por el momento sólo veo un proyecto escueto sin informe de Comisión y, como he dicho, ya que necesito conocer los antecedentes, pido que se retire de la Tabla de Fácil Despacho.

El señor **Bravo**. — Seguramente, el honorable señor Rodríguez de la Sotta no sabe que este proyecto fué aprobado en general y en particular en sesión de febrero del presente año.

El señor **Rodríguez de la Sotta**. — Precisamente, el peor antecedente es que haya sido aprobado en las sesiones de febrero, señor Senador.

PREFERENCIA

El señor **Errázuriz**. — Ruego al señor Presidente se sirva solicitar la venia del Honorable Senado para que se exima del trámite a Comisión y se discuta sobre tabla un proyecto muy sencillo que presenté al final del período extraordinario de sesiones. Tiene él por objeto agregar dos o tres palabras a un artículo de la ley que creó el Instituto de Crédito Industrial, a fin de que este organismo pueda otorgar créditos a las empresas periodísticas o editoriales.

En la actualidad el Instituto está autorizado para conceder préstamos a los industriales y no sé por qué se omitió incluir en el texto de dicha disposición a las empresas a que me refiero.

En realidad, no se trata de obligar al Consejo del citado Instituto a otorgar créditos a tales industrias, sino de que haya la posibilidad de que, estudiado el caso y estudiadas las garantías, el crédito se otorgue y no se coloque a estas empresas en la situación desmedrada en que están, por no haber sido comprendidas entre las que pueden acogerse al crédito que fija el artículo a que me refiero.

Se trata de un asunto sumamente sencillo. Fué enviado a la Comisión de Minería y Fomento.

JUBILACION DE LOS OBREROS Y CAPATACES DE LAS ADUANAS DE LA REPUBLICA.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Previamente debe el Honorable Senado resolver qué se hace con el proyecto de que se está tratando.

El señor **Rodríguez de la Sotta**. — Formulo indicación para que el proyecto en debate sea enviado a la Comisión respectiva hasta el lunes próximo. ¿Qué necesidad hay de despacharlo con tanta precipitación? No me opongo al proyecto mismo, porque no lo conozco; lo único que quiero es conocerlo y tener antecedentes para formarme juicio.

El señor **Lira Infante**. — Convendría discutirlo el martes próximo, porque la Comisión se reunirá el lunes.

El señor **Hiriart**. — ¿Se trataría con o sin informe?

El señor **Cruchaga** (Presidente). — En discusión la indicación del honorable señor **Rodríguez de la Sotta** a fin de enviar este proyecto a Comisión para que sea nuevamente discutido el martes próximo, con o sin informe.

El señor **Rodríguez de la Sotta**. — Yo pediría que fuera con informe.

El señor **Guzmán**. — Entiendo que conservará su preferencia en la Tabla de Fácil Despacho.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — El honorable señor **Rodríguez de la Sotta** desea que se discuta este proyecto debidamente informado.

La Comisión deberá reunirse el lunes, y en consecuencia, el martes podría estar evacuado el informe.

Si no hay inconveniente, daré por aprobada en esta forma la indicación.

Aprobada.

Por consiguiente, el proyecto queda anunciado para la sesión del martes próximo, con informe.

El señor **Errázuriz**. — Ruego al señor Presidente se sirva recabar el asentimiento de la Sala para la petición que he formulado.

El señor **Maza**. — Figura en seguida en la Tabla de Fácil Despacho un proyecto relativo al Relator de la Corte de Valdivia, que está aprobado por la Honorable Cámara de Diputados y que seguramente sería despachado en pocos minutos.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Entiendo que hay acuerdo para discutir sobre tabla el proyecto a que se ha referido el honorable señor **Errázuriz**.

El señor **Guzmán**. — No, señor Presidente.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — No hay acuerdo.

INCIDENTES

El señor **Cruchaga** (Presidente). — En la hora de los incidentes ha pedido la palabra el honorable señor **Urrejola**.

Puede usar de ella Su Señoría.

NAVEGACION DEL BIOBIO

El señor **Urrejola** (don José Francisco). — Honorable Presidente: Me propongo solicitar la atención del Honorable Senado hacia una obra importantísima, llamada a favorecer la economía general del país y, muy especialmente, a la provincia de Concepción, que tengo el honor de representar, y a las de Biobío y Malleco.

Los honorables Senadores habrán tenido ya conocimiento de la formación, en Concepción, de un Comité Organizador pro Navegación del Biobío, — que es la obra a que me refiero — presidido por el Intendente de Concepción, señor **González**; de la venida a Santiago de una comisión por él encabezada; de su visita a S. E. el Presidente de la República y al señor Ministro de Fomento, y de algunas publicaciones de prensa, que esbozan las grandes líneas y ventajas del proyecto.

Se trataría, señor Presidente, de hacer navegable el río Biobío, desde su desembocadura, hasta Nacimiento, en una extensión aproximada de 100 kilómetros. Por esa vía fluvial, podrían bajar hasta el mar maderas y productos de la agricultura; y subir hasta la línea central de los Ferrocarriles del Estado el carbón que esa empresa y los consumidores del centro del país tanto necesitan. El problema carbonífero es hoy, en gran parte, un problema de movilización. Con una obra de este género se intensificaría la producción minera, agrícola y maderera y surgirían muchas industrias de ellas derivadas, y se formarían dos centros de este nuevo e intenso movimiento: en San Rosendo, la Estación de la línea central, situada a las márgenes del Biobío, y Concepción.

La canalización lograría incorporar a nuestra riqueza agrícola miles de hectáreas de fértiles terrenos; y no sería aventurado calcular que el costo total de la obra estaría de sobra compensado con esas tierras arrebatadas a las caprichosas oscilaciones del caudal del Biobío dentro de su enorme e innecesario lecho actual.

Como mi propósito, al hablar en esta sesión, no es el de exponer el proyecto en todos sus detalles, sino el de dirigir un lla-

mado al Supremo Gobierno y, en especial, al señor Ministro de Fomento, para que acojan y cristalicen en un proyecto de ley las justas peticiones de los vecinos de tres provincias, no entraré en detalles fatigosos. Pero querría llamar la atención del Honorable Senado hacia algunas circunstancias que hacen que este anhelo aparezca como ventajoso y realizable.

Desde el punto de vista técnico, existen estudios de la Subsección Vías Fluviales del Ministerio de Fomento; desde el punto de vista económico, se sabe, por la experiencia de otros países, que cuidan con celo de la existencia de estas comunicaciones fluviales, que ellas son siempre más baratas, considerablemente más baratas, que las comunicaciones ferroviarias o por cualquier otro sistema de tracción; y desde el punto de vista de los costos, puede tal vez afirmarse que un kilómetro de vía fluvial costaría no más de una quinta parte de lo que cuesta un kilómetro de vía férrea.

Con la canalización, que podría intentarse por medio de un proyecto para ser desarrollado en varios años, se evitaría algo que, por sí solo, y como medida de higiene y de protección de la vida de los habitantes, justificaría su realización. Me refiero a las periódicas inundaciones de la parte baja de Concepción, con sus pérdidas de vidas y con su cortejo de epidemias.

Puede decirse que esta es una obra de saneamiento, que por sí sola estaría justificada; pero, al mismo tiempo, traería nueva vida a la agricultura, a la minería y a la industria, y aun más, en el curso de breves años, quedaría plenamente compensada con el valor de los terrenos arrebatados al río.

Creo que pocas veces podrá presentarse una obra de enorme progreso regional con caracteres más atrayentes desde todo punto de vista. Por ello es que me atrevo a esperar que pronto el Ejecutivo nos envíe un proyecto de ley que procure llevarla a feliz realización.

Rogaría, señor Presidente, que se dirigiera oficio al señor Ministro de Fomento acompañándole mis observaciones.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Si no

hay inconveniente, se dirigirá al señor Ministro de Fomento el oficio solicitado por el honorable señor Urrejola a nombre de Su Señoría. Yo pediría que se dirigiera a nombre del Senado por tratarse de una obra que será sumamente útil y es insistentemente reclamada por los habitantes de Concepción.

El señor **Alessandri**. — Con mi voto en contra, porque considero que no es ese un procedimiento ajustado a la Constitución. Creo que debería enviarse el oficio a nombre del honorable Senador que lo ha solicitado, desde el momento en que cada uno de los Senadores tiene el derecho de presentar mociones. En todo caso, dejo a salvo mi opinión y voto en contra.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Se enviará el oficio a nombre del honorable Senador, agregando también mi nombre.

El señor **Rivera**. — Y también el mío.

El señor **Figueroa Anguita**. — Y el mío.

El señor **Martínez Montt**. — También el mío, señor Presidente.

El señor **Grove** (don Marmaduke). — Y el mío igualmente.

El señor **Maza**. — Se podría decir en el oficio que las observaciones formuladas por el honorable señor Urrejola encontraron acogida en la Sala, pero que se le envía solo en su propio nombre en resguardo del precepto constitucional a que se ha referido el honorable señor Alessandri, y que yo interpreto en igual forma.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Se enviará el oficio a nombre de los honorables señores Urrejola, Rivera, Figueroa Anguita, Martínez Montt, Grove don Marmaduke y del que habla.

INCIDENCIAS OCURRIDAS EN LA BIBLIOTECA NACIONAL

El señor **Grove** (don Marmaduke). — Quiero referirme brevemente a las incidencias ocurridas en la Biblioteca Nacional hace pocos días cuando en ella se iba a recibir un obsequio de los intelectuales chilenos consistente en los libros de diversos hombres de ciencia alemanes que lograron ser librados del incendio a que fueron condenadas

las obras de los grandes autores de ese país, por orden del gobierno de Hitler, pero como faltan tres minutos para el término de la primera hora, me va a ser imposible hacerlo en la forma que desearía, y por eso dejo consignada mi protesta por el atropello incalificable a la cultura de nuestro país que esa situación significa.

Hace poco comentaba en el Senado la barbarie que se cometió cuando en la Universidad de Salamanca el sanguinario Millán Astray, a las órdenes de Franco, gritó: "Viva la muerte; abajo la inteligencia!" Si en aquella época este hombre reaccionario, carnicero y brutal, como se ha mostrado en el curso de los acontecimientos de España, nos llenó de horror y de vergüenza, como a seres humanos, no son menores el horror y la vergüenza que sentimos ahora, cuando en nuestro propio país se llega a impedir una reunión en la cual se trataba de donar a la Biblioteca Nacional obras de mérito mundial.

El Ministro correspondiente fué interrogado por una comisión de intelectuales y dijo que el Gobierno había prohibido ese acto porque no podía hacerse una manifestación de tal naturaleza en sitio público, so pena de agraviar al Gobierno de Alemania, con el cual estamos en buenas relaciones. Sin embargo, constantemente se agravia al Gobierno legítimo de España, al Gobierno de Azaña, con el cual también estamos en buenas relaciones: todos los días la radio oficial, entre siete y ocho de la noche, vocifera en contra del gobierno español, y en esa forma se ha colocado muchas veces a este país en situación difícil, sin que haya habido hombre de gobierno que diga que no debe agravarse a gobiernos con los cuales estamos en buenas relaciones.

Por tal motivo, dejo expresa constancia de nuestra protesta por este acto que no nos honra y que constituye una vergüenza para este país, cuyo Gobierno se esmera en desprestigiarnos ante el mundo civilizado.

PENSION A UN AVIADOR MILITAR RETIRADO

El señor **Grove** (don Marmaduke). —

Quiero también aprovechar la oportunidad para enviar a la Mesa un proyecto de ley, que me permito presentar y que tiende a remediar una injusticia cometida con un ex Oficial de Aviación.

En el año 21, cuando era un problema la travesía de la Cordillera de los Andes en avión, el Teniente don Roberto Herrera, atravesó la Cordillera, con un pasajero, en un avión deficiente, que no reunía las condiciones de las potentes máquinas que hoy día hacen, sin dificultad, la travesía hacia Argentina y viceversa.

A este Oficial se le aplicó una grave medida disciplinaria, pues se le llamó a retiro por haber salido del país sin permiso.

En aquella época el servicio estaba recién establecido y la jefatura había ordenado que ningún oficial saliera de la cancha de "El Bosque" sin permiso; de tal manera que el Teniente Herrera, constreñido por esa prohibición, se vió obligado a eludirla, pues se encontraba con capacidad suficiente para realizar esta hazaña, que lo cubrió de gloria a él y al país en aquella oportunidad, puesto que fué la primera vez que cruzó la Cordillera de los Andes un avión con pasajero.

El Teniente Herrera, un buen día preparó su máquina y se fué a la Argentina. Por desgracia, sufrió allá un accidente. El Gobierno argentino lo hizo su huésped y lo atendió cortésmente, como asimismo los Oficiales de aquel país, enviando comunicaciones al Gobierno de Chile para pedir que no se tomara ninguna medida en contra de ese Oficial.

El hecho es que el aviador se rompió unas costillas y quedó semi-inválido. Después fué retirado del servicio sin ninguna pensión.

El proyecto que envió a la Mesa consta de dos artículos, y tiende a conceder a este oficial la pensión de retiro correspondiente, como en otra oportunidad, con justicia, se acordó para los capitanes Godoy y Molina.

Envío el proyecto a la Mesa para que pase a la Comisión respectiva, y espero que cuando llegue el caso, mis honorables colegas no tendrán inconveniente en votarlo favorablemente.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Si no hay inconveniente, quedará incluido en la

cuenta de la presente sesión el proyecto a que se refiere el señor Senador.

Acordado.

—El proyecto de ley presentado por el señor Grove (don Marmaduke) es el siguiente:

“Honorable Senado:

El Teniente de Aviación en retiro don Roberto Herrera Ramírez, además de los muchos méritos que lo adornan, de la cultura que posee; y de la dilatada hoja de servicios y actos de arrojo que registra, es el primer aviador que cruzó los Andes con pasajero, ejecutando esta proeza con avión de bombardeo, y en circunstancias que, a juicio de los técnicos, era imposible en aquellos tiempos.

Por una hazaña análoga, los aviadores Cortínez y Godoy gozan hoy día de buen retiro, y de una situación económica expectable.

En cambio, el Teniente Herrera se encuentra en la miseria, retirado con un grado ínfimo, porque, llevado de su entusiasmo, realizó una hazaña sin el permiso reglamentario de las autoridades, accidiéndose al aterrizar en la Argentina, y quedando postrado varios años en cama, con la ruina e imposibilidad consiguientes.

Es indudable que no cabe discutir la inconveniencia que significa, en general, faltar a la disciplina; pero, por una parte, esa falta disminuye cuando ha sido inspirada en móviles altos y gloriosos; y por otra, la desproporción entre ella y la sanción aplicada, frente a la situación de que disfrutaban otros ciudadanos en posición parecida, es sencillamente irritante.

Los años transcurridos han hecho olvidar la infracción, subsistiendo para siempre el brillo de la hazaña, que tuvo repercusiones continentales.

No es exagerado estimar que el Teniente Herrera merece ocupar el grado y la pensión correspondientes a sus servicios y a sus hechos notables; por lo que tenemos la honra de someter a vuestro elevada consideración el siguiente

PROYECTO DE LEY:

“Artículo 1.º Concédese al Oficial de la Fuerza Aérea Nacional don Roberto Herrera Ramírez, actualmente en retiro temporal sin pensión, su retiro definitivo con el grado, sueldo y asignaciones correspondientes a Capitán de Bandada.

Artículo 2.º El gasto que importa esta ley se imputará al ítem respectivo de pensiones del Presupuesto de Defensa Nacional, Subsecretaría de Aviación, para 1938.

Artículo 3.º Esta ley regirá desde la fecha de su publicación en el “Diario Oficial”.
Marmaduke Grove.

ACUERDOS

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Se van a votar las indicaciones pendientes.

El señor **Secretario**. — Indicación del honorable señor Errázuriz, para que se exima del trámite de Comisión un proyecto de ley, propuesto en una moción de Su Señoría, por el cual se agrega al artículo 2.º de la ley número 5,687, de 16 de septiembre de 1937, que creó el Instituto de Crédito Industrial, la siguiente frase: “gráficas y periodísticas”.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Si no hay oposición, quedará acordado eximir del trámite de Comisión este proyecto.

Acordado.

El señor **Grove** (don Hugo). — ¿No había pedido el señor Senador que se discutiera sobre tabla?

El señor **Errázuriz**. — Que se le anunciara para la tabla de fácil despacho de la sesión de mañana, honorable Senador.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Quedará incluido en la tabla de fácil despacho de la sesión de mañana, después del proyecto a que se ha referido el honorable señor Maza.

Acordado.

Se suspende la sesión.

—Se suspendió la sesión a las 5.13 P. M.

SEGUNDA HORA

(Continuó la sesión a las 6.15 P. M.)

CABOTAJE

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Continúa la sesión y la segunda discusión del artículo 2.º del proyecto sobre Cabotaje.

El señor **Maza**. — Como son numerosas las indicaciones que se han formulado, y éstas se irán conociendo a medida que se discutan los artículos sobre las cuales inciden, yo me permitiría proponer al Honorable Senado que, en la sesión de hoy y de mañana discutamos los artículos por el orden que corresponda, y se fije un límite, que podría ser hasta el viernes a las 6 de la tarde, para que se puedan presentar nuevas indicaciones.

Las que se formularan, se imprimirían y repartirían a los señores Senadores, y de este modo podríamos conocerlas oportunamente y estudiarlas con más detenimiento.

Ruego al señor Presidente, se sirva consultar a la Sala acerca de la proposición que dejo formulada.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Me parece que sería más conveniente que las indicaciones pudieran ser presentadas hasta las cuatro de la tarde del día viernes, señor Senador.

El señor **Lira Infante**. — ¿Sobre los artículos que están pendientes?

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Sí, señor Senador.

El señor **Silva Cortés**. — Entiendo que el honorable señor Maza se ha referido a los artículos que se discutan hoy y mañana.

El señor **Maza**. — Habría que continuar la discusión de los artículos, en el orden que les corresponde, en las sesiones de hoy y de mañana, y se podrían presentar indicaciones sobre todos los artículos del proyecto, las que se entregarían en Secretaría hasta el viernes próximo a las cuatro de la tarde.

Las indicaciones presentadas se imprimirían y se repartirían a los señores Senadores para que el día lunes pudiéramos dis-

cutir el resto de la ley, con conocimiento de las indicaciones presentadas.

El señor **Lira Infante**. — Sin perjuicio que se puedan presentar otras indicaciones.

El señor **Silva Cortés**. — El procedimiento es bueno; pero el plazo debería ser más largo.

El señor **Errázuriz**. — Lo más práctico sería presentar indicaciones hasta el viernes sobre los artículos ya discutidos, los que serían votados el día lunes, porque, los artículos que no están en discusión, podrían ser objeto de indicaciones más tarde.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Me permito hacer presente a los señores Senadores que sólo ha sido aprobado un artículo.

El señor **Silva Cortés**. — ¿Cuántas sesiones quedan para discutir el proyecto, señor Presidente?

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Ocho, señor Senador, contando la de hoy.

Lo práctico, a mi juicio, es la proposición hecha por el honorable señor Maza, o sea, que los señores Senadores puedan presentar indicaciones sobre todos los artículos que no hayan sido aprobados hasta el término de esta sesión, hasta el día viernes a las cuatro de la tarde.

El señor **Errázuriz**. — Parece que no es conducente limitar la presentación de indicaciones hasta el día viernes sobre artículos que no se han discutido...

El señor **Cruchaga** (Presidente). — La Secretaría, señor Senador, necesita algún tiempo para coordinar las indicaciones y mandarlas a imprimir, a fin de que los señores Senadores puedan tenerlas a la mano en la sesión del lunes próximo.

El señor **Maza**. — Por lo demás, este procedimiento se ha seguido muchas veces, y puede decirse, en general, que es el procedimiento que se ha aplicado en el estudio de leyes complicadas.

El señor **Silva Cortés**. — La idea es muy buena; pero el plazo es corto.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Si le parece al Honorable Senado, se acordaría que los señores Senadores puedan presentar indicaciones hasta el viernes a las 4 de la tarde, a fin de coordinarlas, impri-

mirlas y repartirlas para la sesión del lunes.

Acordado.

Continúa la discusión del artículo 2.º.

El señor **Secretario**.— El honorable señor Guzmán acaba de pasar a la Mesa una indicación en substitución de la que había formulado sobre este mismo artículo.

Propone el señor Senador que el artículo en debate se redacte en la siguiente forma:

“Artículo 2.º Las disposiciones de la presente ley, salvo los artículos 3.º y ... se aplicarán a las naves que, estando dedicadas a la navegación marítima, lacustre y fluvial de la República, se acojan a los beneficios de la reserva del cabotaje y mientras estén acogidas a ella.”

El señor **Cruchaga** (Presidente).— En discusión la indicación propuesta por el honorable señor Guzmán, en substitución de la del mismo señor Senador de que se dió cuenta en la sesión de ayer.

El señor **Maza**.— La indicación que presenta el honorable señor Guzmán ahora dice con excepción de ciertos artículos.

El señor **Cruchaga** (Presidente).— No se indican los artículos porque no está hecha la numeración.

El señor **Maza**.— De manera que habría que completar la numeración a medida que se vayan aprobando los artículos.

Pero yo propondría que se suprimiera la parte final de la indicación desde donde dice: “y mientras estén acogidos a ella”.

Porque, si una nave deja de ser de cabotaje, no rige para ella la ley. De manera que estaría demás.

El señor **Alessandri**.— Tiene razón el honorable señor Maza, porque, a mi juicio, con la redacción que se ha propuesto, parece que podría depender de la sola voluntad de las compañías retirar del cabotaje una nave, y el Honorable Senado no quiere eso.

El señor **Errázuriz**.— Pero tiene que ser así, porque existen dos posibilidades: que las naves estén dedicadas al tráfico de cabotaje o que estén destinadas al tráfico internacional. Hay que prever, entonces, la posibilidad de que una empresa pueda dedicar una nave a un servicio o a otro; y desde el momento en que entregue la nave

al tráfico internacional, ya no rigen para ésta las disposiciones que se dictan para las naves de cabotaje. Eso es lo justo.

El señor **Alessandri**.— Querría que Su Señoría me aclarara una duda: una nave está dedicada a cabotaje y sometida a todas las reglamentaciones de la ley respectiva. En esta situación, la compañía, por sí y ante sí, resuelve no destinarla más a cabotaje...

El señor **Errázuriz**.— Quiere decir que la dedica a tráfico internacional.

El señor **Alessandri**.— Se vulnera, entonces, todo el mecanismo de la ley.

El señor **Errázuriz**.— No. ¿Por qué?

El señor **Alessandri**.— Se trata de una condición que debe cumplirse, y mientras la condición subsista, la situación debe regirse por las disposiciones pertinentes de la ley.

El señor **Errázuriz**.— Yo no lo entiendo. Entonces, Su Señoría supone que porque una nave ha estado dedicada a cabotaje, ya no puede dedicarse a tráfico internacional.

El señor **Maza**.— Para destinar una nave a cabotaje, deben llenarse ciertos requisitos. Desde que éstos no se cumplen, la nave deja de ser de cabotaje.

El señor **Rivera**.— ¿Cuáles son los requisitos?

El señor **Maza**.— Están señalados en el texto de la ley. No los recuerdo en este momento.

En cambio, con el agregado que se propone al final del artículo en discusión, la nave podría continuar sujeta al cabotaje, mientras cumple con los requisitos que la ley señala, relativos a plazos, etc. Pero para otros efectos no regiría la ley respectiva, puesto que, desde el momento que la nave se retira de dicho servicio, deja de ser, legalmente, de cabotaje, según dice el artículo en debate.

El señor **Errázuriz**.— Pido al Honorable Senado que se sirva aprobar la indicación tal como la han formulado el honorable señor Guzmán y otros colegas. No comprendo bien el alcance de las modificaciones que se quiere introducirle y lo único que desprendo de ellas es que no habría facilidad para que una misma compañía dedicara una

nave determinada, alternativamente, a cabotaje o a tráfico internacional, según fueran las necesidades o las conveniencias del comercio marítimo.

El señor **Bórquez**.— Pero una nave que se dedica al tráfico internacional no puede ser de cabotaje al mismo tiempo.

El señor **Errázuriz**.— Pero suponga Su Señoría que fuera dedicada, exclusivamente, al tráfico internacional.

El señor **Alessandri**.— Tal nave no sería de cabotaje.

El señor **Errázuriz**.— ¿Entonces, las compañías pueden, en un momento dado, retirar sus naves del cabotaje y dedicarlas al tráfico internacional?

El señor **Maza**.— No cuando la compañía lo quiera, sino cuando se cumplan los requisitos que la ley señala.

El señor **Guzmán**.— En conformidad al artículo 9.º, la compañía podría retirar una nave del cabotaje dando un mes de aviso.

El señor **Alessandri**.— De otra manera, dependería del arbitrio de la compañía el hacer tráfico de cabotaje en un momento determinado.

El señor **Errázuriz**.— Sus Señorías estiman que el mes de aviso es la única condición...

El señor **Guzmán**.— Una compañía puede retirar una nave que esté destinada al cabotaje y destinarla al tráfico internacional, siempre que cumpla con los requisitos del artículo 9.º del proyecto, que dice como sigue:

“Art. 9.º Salvo autorización especial del Presidente de la República, las empresas no podrán suspender un servicio regular establecido, sino con un aviso dado con un mes de anticipación.”

El señor **Errázuriz**.— (No hay inconveniente sobre este punto; pero deseo dejar constancia de que el espíritu del Honorable Senado es que, cumpliéndose estos requisitos que establece el artículo 9.º, puede una nave que estaba destinada al cabotaje ser retirada para dedicarla al tráfico internacional.

El señor **Maza**.— Pero no por la sola voluntad de la compañía.

El señor **Errázuriz**.— De todos modos,

pido que se vote la indicación tal como está presentada.

El señor **Cruchaga** (Presidente).— Si le parece al Honorable Senado, daré por aprobado el artículo en la parte no observada.

El señor **Rivera**.— ¿Podría leerse de nuevo la indicación?

El señor **Secretario**.— Propone el señor Senador que al artículo 2.º se le dé la siguiente redacción:

“Las disposiciones de la presente ley, salvo los artículo 3.º y ... se aplicarán a las naves que, estando dedicadas a la navegación marítima, lacustre y fluvial de la República, se acojan a los beneficios de la reserva del cabotaje y mientras estén acogidas a ella”.

El honorable señor Maza, ha pedido que se suprima la frase final que dice: “... y mientras estén acogidas a ella”.

El señor **Alessandri**.— Parece que hay acuerdo para suprimir la última parte.

El señor **Errázuriz**.— Pido votación.

El señor **Cruchaga** (Presidente).— ¿El honorable señor Guzmán acepta la supresión de la última frase de su indicación?

El señor **Guzmán**.— Yo acepto la modificación propuesta por el honorable señor Maza, en el entendimiento de que esto no obsta a que pueda retirarse del tráfico de cabotaje una nave que hacía este servicio, cumpliéndose las disposiciones del artículo 9.º, es decir, dándose aviso con treinta días de anticipación.

El señor **Cruchaga** (Presidente).— En votación la indicación a que se ha dado lectura, con la supresión de la parte final a que se ha referido el honorable señor Maza.

El señor **Portales**.— Parece que hay unanimidad.

El señor **Cruchaga** (Presidente).— Si no hay inconveniente, daré por aprobada la indicación del honorable señor Guzmán, en la forma en que la ha modificado el honorable señor Maza.

—Aprobada.

El señor **Guzmán**.— Ruego al señor Presidente que me permita la palabra para hacer una indicación de carácter general.

En la sesión anterior se aprobó el artícu-

lo 1.º, que también reserva a la Marina Mercante Nacional el transporte de pasajeros; en consecuencia, solicito que la Mesa se encargue de hacer las correcciones que correspondan en los demás artículos del proyecto y que digan relación con esta innovación, porque afecta a varios artículos.

El señor **Rivera**. — Pido que en cada artículo se haga la indicación correspondiente.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Así se hará, señor Senador.

El señor **Lira Infante**. — Ya que se ha hablado del artículo 1.º, desearía hacer una consulta a la Sala respecto a la aplicación que tendrá el inciso tercero de dicho artículo.

En la sesión de ayer, el Honorable Senado acordó extender el cabotaje no sólo a la carga sino también a los pasajeros...

El señor **Maza**. — Hay necesidad de reabrir el debate sobre el artículo 1.º para tomar en cuenta las observaciones del señor Senador.

El señor **Lira Infante**. — Se trata nada más que de una aclaración, señor Senador.

El Honorable Senado en la sesión de ayer, acordó ampliar, como digo, los efectos del cabotaje no sólo a la carga, sino también a los pasajeros, es decir, reservar a las naves nacionales el derecho de transportar pasajeros entre los puertos de la República. El inciso final del artículo 1.º autoriza al Presidente de la República, para que en casos de deficiencias de las empresas chilenas de cabotaje para atender las necesidades del país, pueda otorgar permiso a naves extranjeras para que hagan el cabotaje en las mismas condiciones que se exigen para las naves chilenas o en las especiales que en cada caso se determinen. La duda que yo tengo es si el Presidente de la República podría, cumpliendo las disposiciones de este inciso, autorizar a naves extranjeras para que hagan solamente el transporte de pasajeros entre los puertos chilenos, no de la carga, o sea que tienen derecho a establecer una excepción para los buques extranjeros, en caso de deficiencias de las naves chilenas en cuanto al transporte de pasajeros.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Pare-

ce que esa ha sido la intención del Honorable Senado.

El señor **Bórquez**. — Se refiere a las naves de países que tienen la misma franquicia para las naves chilenas.

El señor **Lira Infante**. — Dice la disposición que en caso de que haya deficiencias en el servicio de transporte de pasajeros...

El señor **Alessandri**. — Se pueden autorizar las dos cosas.

El señor **Lira Infante**. — ... en tal caso, el Presidente de la República podría autorizar dicho transporte por naves extranjeras.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Eso quedó establecido en la sesión de ayer.

El señor **Rivera**. — Puede hacer las dos cosas: si puede hacer lo más, también puede hacer lo menos.

El inciso 3.º del artículo 1.º, dice que el Presidente de la República puede dar esta autorización, en caso de deficiencias de las empresas chilenas de navegación para hacer el cabotaje de carga y de pasajeros entre los puertos del país.

Lo abarca todo.

En consecuencia, el Presidente de la República puede autorizar, en los casos de deficiencias, el transporte de carga y pasajeros o carga sola o pasajeros solamente.

El señor **Alessandri**. — Eso es claro.

El señor **Lira Infante**. — Creo que esa es la inteligencia en que lo aprobó el H. Senado, y conviene dejarlo bien establecido para que no haya dudas en la interpretación de la ley.

El señor **Silva Cortés**. — Debería quedar en el texto mismo, porque estas historias fidedignas se entregan a interpretaciones.

El señor **Lira Infante**. — Podría agregarse: "...para que hagan el cabotaje de carga o de pasajeros", con lo cual quedaría claro.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Para el efecto, sería necesario reabrir el debate.

El señor **Maza**. — No sería preciso, señor Presidente. Al definir el inciso 1.º lo que es cabotaje, cada vez que en la ley se use la palabra cabotaje, se entiende lo que la propia ley define como tal, pues para eso lo definió.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Además de estar claro el texto, este debate aclara perfectamente bien el alcance de la disposición.

El señor **Rivera**. — Por mi parte, no habría inconveniente en que se reabriera el debate.

El señor **Lira Infante**. — En todo caso, quedaría claro el alcance de la disposición.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Quedaría claramente establecida la intención del Honorable Senado, en el sentido de que el inciso 3.º del artículo 1.º, autorizaría al Presidente de la República, en los casos a que se refiere la ley, para dar permiso a naves extranjeras a hacer el cabotaje...

El señor **Rivera**. — O se reabre el debate o se deja como está el artículo.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Se deja como está.

El señor **Guzmán**. — No es necesaria la corrección.

El señor **Lafertte**. — Al reabrirse el debate ¿significa que no queda aprobado el artículo?

El señor **Alessandri**. — Se vuelve a discutir y se aprueba nuevamente.

El señor **Lafertte**. — Que no se reabra entonces.

El señor **Bórquez**. — Está claro el artículo.

El señor **Secretario**. — En la sesión de ayer quedó pendiente la discusión del artículo 3.º, conjuntamente con una indicación de los señores Senadores Bórquez, Guzmán y Concha don Luis Ambrosio, y ctra del honorable señor Rivera.

La indicación de los tres señores Senadores primeramente nombrados propone como inciso segundo de este artículo, el siguiente:

“Desde la promulgación de la presente ley, solamente podrán ingresar como capitanes u oficiales de la Marina Mercante Nacional, los chilenos nacidos en el territorio de la República”.

La indicación del honorable señor Rivera propone substituir en el inciso 1.º, la frase final que dice: “...por capitán y oficialidad chilenos y cuya tripulación, a lo menos en sus tres cuartas partes, sea chile-

na”, por la siguiente: “por capitán y oficialidad chilenos, y cuya tripulación sea chilena a lo menos en el 85 por ciento”.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — En discusión el artículo, conjuntamente con las indicaciones formuladas.

El señor **Lira Infante**. — Voy a formular indicación para suprimir en el inciso primero del artículo en discusión la frase inicial, que dice: “Para los efectos de la nacionalidad...” porque me parece impropia su aplicación en este caso, ya que, según el diccionario, “nacionalidad” es la “condición y carácter peculiar de los pueblos e individuos de una nación. Estado propio de la persona nacida o naturalizada en una nación”. Por consiguiente, no es aplicable a una nave el concepto de nacionalidad.

En consecuencia, creo que nada pierde el artículo suprimiendo la frase inicial, porque queda suficientemente claro diciendo sólo: “Se reputará chilena la nave...” etc.

El señor **Guzmán**. — El artículo 4.º del proyecto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, que está en el Boletín al frente del que se discute, no contiene la frase a que se refiere el honorable señor Lira. Dice ese artículo: “Para los efectos de la presente ley se reputará chilena la nave...” etc.

El señor **Lira Infante**. — También es una frase que está de más.

El señor **Alessandri**. — Yo estimo que es indispensable establecer, como dice el honorable señor Lira, que se reputará chilena la nave que reúna las condiciones que se indican, porque creo que no hay conveniencia en aceptar el artículo tal como fué aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, y que dice: “Para los efectos de la presente ley, se reputará chilena, etc”., porque, precisamente, el artículo 3.º es de obligación general, reglamenta la nacionalidad para toda nave chilena. Contrariamente a lo que dice el honorable señor Lira, las naves tienen nacionalidad, porque pueden ser chilenas o extranjeras; la ley de navegación reglamenta la nacionalidad de las naves chilenas y, actualmente se ha producido una discusión acerca de cuáles son los requisitos que se requieren según nues-

tra legislación, para saber si una nave es chilena o extranjera. Existen dos leyes sobre la materia: la de navegación y la de cabotaje. La primera exige para que una nave sea considerada chilena unos requisitos y la de cabotaje exige otros. Lo que se ha querido en el artículo 3.º, es uniformar las condiciones que nuestra legislación fija para que una nave sea chilena, esté dedicada al cabotaje o nó. Por eso, acepto el artículo tal como viene, o la indicación del honorable señor Lira para que se diga: "Se reputará chilena, etc.". Y, en todo caso, de acuerdo con lo que he dicho, tiene que suprimirse, en el inciso final la palabra "cabotaje", porque dice: "Lo dispuesto en este artículo comprende a toda nave de cabotaje que navegue bajo bandera chilena", y eso no corresponde a lo que se ha querido establecer. Hay que decir: "Lo dispuesto en este artículo comprende a toda nave que navegue bajo bandera chilena". En esa forma quedarían perfectamente determinados cuáles son los requisitos que una nave debe cumplir para ser chilena, sea destinada al cabotaje o no lo sea.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Si le parece al Honorable Senado, para mayor facilidad iríamos votando inciso por inciso.

El señor **Maza**. — Cuando se cierre el debate.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Ofrezco la palabra sobre todo el artículo.

El señor **Maza**. — Sobre lo que acaba de expresar el señor Alessandri voy a decir, en realidad, mucho menos de lo que pensaba, porque coincido en algunas de las consideraciones que Su Señoría ha hecho.

Creo que hay que suprimir las palabras "de cabotaje" en el inciso final.

Acepto la indicación del señor Lira para suprimir la frase inicial del artículo, a pesar de que creo, como el señor Alessandri, que las naves tienen nacionalidad, y la Ley General de Navegación, en su título primero, tiene el siguiente epígrafe: "De la nacionalidad de las naves chilenas". (Es la ley del año 78, actualmente en vigencia).

Voy a votar también favorablemente la indicación de los señores Guzmán, Bórquez y Concha don Luis Ambrosio, tendiente a que desde la promulgación de la ley los

oficiales tengan que ser chilenos nacidos en el territorio de la República. Ellos no han fundamentado su indicación, pero el alcance de ésta es claro y, a mi juicio, es conveniente: las naves de cabotaje y, en general, las naves nacionales, deben hacer el servicio de guerra en caso de conflicto exterior, y si en la actualidad hay países que están entendiendo que su nacionalidad se mantiene aunque haya individuos de varias generaciones nacidos en territorios extranjeros, es conveniente tomar resguardo de aquí en adelante para que la oficialidad de estos buques sea chilena de nacimiento y no sólo de nacionalidad.

No voy a votar favorablemente la indicación del honorable señor Rivera. Ha propuesto el honorable Senador que se exija solamente que el capitán sea chileno y en cuanto a la oficialidad, que según el proyecto debe ser íntegramente de nacionalidad chilena, propone que, junto con la tripulación, sea en un 85 por ciento chilena.

Yo opino que tanto el capitán como la oficialidad deben ser chilenos. Por eso votaré negativamente esta indicación, a pesar de que ella tiende a aumentar el porcentaje de tripulación chilena, que se propone actualmente de tres cuartas partes.

El señor **Rivera**. — Me había propuesto no usar de la palabra en este artículo, señor Presidente, porque consideraba que la indicación que había formulado era perfectamente obvia y aceptable por todos, pero como el honorable señor Maza acaba de expresar alguna razón que le impediría aceptarla, voy a fundamentarla.

Desde luego sabemos que en la navegación en general, y especialmente si aumentara grandemente la marina mercante nacional, se necesitan individuos técnicos y de práctica reconocida en las diferentes actividades de a bordo: pilotos, ingenieros y otros cargos de especialización. Sabemos también que, si bien es cierto que en Chile existe una oficialidad distinguida y preparada, no lo es menos que solamente ahora se está formando esta carrera en forma técnica. Hemos visto que, no todos, pero sí numerosos accidentes de navegación producidos, se han debido a la falta de prác-

tica y conocimientos suficientes de la oficialidad.

En la indicación que he formulado, mantengo que el capitán sea chileno, porque sabemos que de acuerdo con las leyes y aún con disposiciones del Código Civil, el capitán de una nave tiene funciones especiales y en ciertos casos omnímodas: es la autoridad suprema a bordo y es lógico que esta autoridad suprema que puede revalidar contratos y solemnizar testamentos, sea chilena; pero con respecto a la oficialidad, no tiene razón de ser la exigencia para con una industria como la Marina Mercante Nacional, de que tenga una tripulación absolutamente chilena. Esta exigencia no se impone a ninguna otra industria, pues ni en las refinerías de azúcar, ni en las compañías de gas, ni en las fábricas de paños ni en ninguna industria establecida en el país se exige esta condición. Todavía más, el Código del Trabajo no va tan lejos a este respecto, pues exige un porcentaje de chilenos que es el que me he permitido proponer para todas las faenas marítimas.

En efecto, el artículo 115 del Título III del Código del Trabajo dice que el 85 por ciento, a lo menos, del total de los empleados que sirvan a un mismo empleador, será de nacionalidad chilena". ¿Para qué vamos a establecer una disposición especialísima respecto de la Marina Mercante Nacional? ¿Por qué le vamos a imponer esta traba? ¿Por qué vamos a quitar esta válvula de seguridad que es conveniente que tenga? Yo no veo la razón.

Se me dirá que actualmente las naves tienen este porcentaje de chilenos y un porcentaje mayor en oficialidad. Muy bien. Si se trata de personas competentes no se las puede expulsar de sus puestos por el hecho de establecerse en la ley esta disposición; se seguirá aprovechando sus servicios, no serán destituidas; pero si hay en la actualidad un diez por ciento de oficialidad y técnicos extranjeros a bordo de las naves nacionales, ¿por qué, de buenas a primera, vamos a establecer en la ley que se prive a la Marina Mercante Nacional de la competencia de esos oficiales?

El señor **Bórquez**. — El proyecto no la priva.

El señor **Rivera**.—Si la ley exige que toda la oficialidad sea chilena, las compañías de navegación tendrán que expulsar inmediatamente a todo su personal extranjero...

El señor **Bórquez**.— No es eso lo que establece el proyecto.

El señor **Rivera**.—Perdóneme, señor Senador.

El señor **Bórquez**. — Ni la indicación ni el proyecto lo dicen.

El señor **Rivera**.— Dice el artículo 3.º: "Para los efectos de la nacionalidad, se reputará chilena la nave cuyo propietario sea chileno y domiciliado en Chile; que esté mandada por capitán y oficialidad chilenos, y cuya tripulación, a lo menos en sus tres cuartas partes, sea chilena".

En consecuencia, si un barco se quiere acoger a los beneficios de esta ley sobre cabotaje, tendrá que contar con oficialidad exclusivamente chilena. ¿Qué objeto hay en esto? ¿Por qué no mantener la norma general? ¿Por qué quebrarla? No veo la razón. Me gustaría escuchar alguna opinión al respecto, para formarme concepto cabal de la cuestión. Hacen fuerza en mi ánimo las razones que he dado al Honorable Senado. No soy terco en mis opiniones, de modo que si se dan razones atendibles, seré el primero en reconocer su valor; pero, en caso contrario, me veré obligado a volver sobre mi manera de apreciar la cuestión para tratar de que prevalezca.

El señor **Alessandri**.—Siento estar en desacuerdo con mi honorable colega señor Rivera. Estoy en perfecto acuerdo con las observaciones del honorable señor Maza.

El proyecto en debate no hace sino reproducir la ley vigente sobre la materia; y yo pregunto a mi distinguido amigo ¿por qué razón vamos a dejar sin efecto lo que está rigiendo durante 20 años? La ley actual dice textualmente, y los señores Senadores pueden ir confrontando lo que voy a leer con lo que dice el proyecto que tienen en sus manos:

"Para los efectos de la presente ley, se reputará chilena la nave cuyo propietario sea chileno y sea residente en Chile; que esté mandada por capitanes y oficialidad

chilenos y cuya tripulación, a lo menos en sus tres cuartas partes, sea chilena”.

Esta es la ley actual, que está vigente desde 1922, y el proyecto en debate no hace sino reproducir en su artículo 3.º, esta disposición de la ley actual.

Debo hacer presente, además, que todas las leyes de navegación del mundo establecen disposiciones semejantes y que nuestro proyecto es uno de los más liberales que existen en el mundo, porque todos los países protegen a sus nacionales y no veo por qué haríamos excepción nosotros, máxime cuando la ley vigente establece, desde 1922, el mismo principio que tratamos de establecer ahora.

Las observaciones del honorable señor Rivera están contempladas también en el proyecto, en el 2.º inciso del artículo, porque estableciendo una excepción a la ley vigente, permite contratar técnicos extranjeros en las condiciones en él establecidas.

De modo que el inciso 2.º es una excepción a lo establecido en la ley actual. Por eso creo que el Honorable Senado debe mantener el inciso 1.º que no es sino que una reproducción de la ley vigente.

El señor **Gumucio**. — Esta nueva ley derogará la que está vigente en lo que sea contrario a ella.

El señor **Guzmán**. — Concuero en todas sus partes con los razonamientos que ha hecho el honorable señor Alessandri. Deseo levantar una especie de cargo indirecto que habría formulado el honorable señor Rivera, y que me parece no debe quedar sin una observación.

El honorable señor Senador ha manifestado que los últimos siniestros marítimos se habrían producido por incapacidad del personal chileno a bordo de las naves. Yo no estimo así las cosas.

El señor **Rivera**. — Permítame dos palabras, señor Senador, a fin de que no discorra sobre una base equivocada.

Nunca formulo cargos indirectos; cuando los hago los presento directamente. En este caso, o me ha entendido mal el señor Senador, o me he expresado mal.

En efecto, no he expresado que los últimos accidentes ocurridos a naves nacionales

se hayan debido exclusivamente a la falta de pericia de la oficialidad chilena.

El señor **Guzmán**. — Efectivamente, no ha dicho eso Su Señoría; pero de sus palabras entendí algo parecido.

El señor **Rivera**. — He dicho que algunos accidentes pueden haber ocurrido por no existir personal competente a bordo. Los sumarios dejan establecido que algunos, no todos los siniestros marítimos, se deben a negligencia, a falta de eficiencia de la oficialidad, y en tales casos se condena a los responsables; de manera que lo dicho por mí no puede interpretarse en otra forma.

Esto no quiere decir que yo no tenga respeto por la oficialidad, no va en desmedro ni representa cargo para la oficialidad chilena competente.

El señor **Guzmán**. — Agradezco mucho las palabras del honorable Senador y no tengo, a ese respecto, nada más que decir.

Quiero, sí, corroborar algo de lo que ha manifestado el honorable señor Alessandri. Dijo el señor Senador que había muchos países que reservaban exclusivamente el mando de sus buques a oficiales de su nacionalidad.

El señor **Errázuriz**. — Dijo todos los países; pero en eso se equivocó.

El señor **Guzmán**. — Hay países, como el Brasil por ejemplo, que establecen esa disposición en la ley. Así, el artículo 1.º de la ley brasileña, dice al respecto:

“Art. 1.º El comando de navío mercante nacional sólo podrá ser ejercido por brasileños nativos”.

Este precepto, que es mucho más fuerte que el consultado en el artículo 3.º está indicando que nosotros somos todavía bastante liberales, como lo ha dicho el honorable señor Alessandri.

El señor **Bravo**. — Quiero manifestar que además de las que se han expresado, hay una razón muy importante para que se exija que toda la oficialidad de las naves nacionales sea chilena y no haya extranjeros: que la Marina Mercante es auxiliar de la de Guerra y, por lo tanto, hay conveniencia en que su oficialidad sea chilena. Creo que aun debería extenderse la disposición en el sentido de que no sólo el 85 por cien-

to de la tripulación sino el total de ella sea chileno.

Hace algún tiempo hubo necesidad de establecer la redondilla para dar trabajo a personal de tripulación que había en exceso, lo que está demostrando que hay personal bastante y que muchos quedan sin trabajo...

El señor **Gumucio**. — ¿Me permite, señor Senador?

En caso de un conflicto, es la Marina de Guerra la que toma el mando de las naves mercantes; de manera que no importa que las naves nacionales, en tiempo de paz, tengan o no extranjeros.

El señor **Bórquez**. — No, señor Senador. El capitán conserva el mando del buque.

El señor **Rivera**. — En caso de guerra, desembarcarían a todos los extranjeros...

El señor **Lafferte**. — En todo caso, es preferible que el total del personal sea chileno.

El señor **Gumucio**. — Según eso, también sería mejor que en Chile no hubiera más que chilenos.

El señor **Bravo**. — Me parece que hay conveniencia en que los oficiales sean chilenos aun en tiempo de paz, porque de otra manera resultará que, llegado el caso de una movilización, en que la Marina Mercante pasa al servicio de la de Guerra, no habrá personal preparado para la Marina Mercante. Por estas razones, es conveniente que en tiempo de paz también sean chilenos.

El señor **Rivera**. — Quiero hacerme cargo de una observación del honorable señor **Alessandri**.

Desde luego, mi indicación con respecto a la tripulación contempla una proporción igual a la del Código del Trabajo, de 85 por ciento.

Por lo que respecta a la Ley de Navegación, hay un punto discutible, a saber: si esa ley, en lo que se refiere al personal y a la tripulación, ha quedado o no derogada por el Código del Trabajo, que es ley posterior. En mi concepto, la citada ley está derogada en este punto y sólo rige para otros efectos.

El señor **Alessandri**. — Esta es ley de cabotaje.

El señor **Rivera**. — Esa ley tiene una an-

tigüedad de veinte años, en tanto que el Código del Trabajo es de fecha más reciente. En consecuencia, este código es ley posterior y, como preceptúa algo contrario a la disposición que nos ha dado a conocer el honorable señor **Alessandri**, tenemos que concluir que es el Código del Trabajo el que está en vigor; y no veo por qué se quiere alterar la situación vigente cuando no hay ninguna razón fundamental que aconseje cambiarla.

El señor **Errázuriz**. — Pido la palabra, señor Presidente.

En realidad, los señores Senadores que han hecho la indicación de que toda la oficialidad sea nacida en Chile tienen en vista la finalidad de que encuentren trabajo algunos oficiales que, según ellos dicen, están desocupados. El honorable señor **Bravo** ha agregado que la totalidad de la tripulación debiera ser chilena.

Esto es mirar las cosas solamente desde un punto de vista y no preocuparse de otros que tienen mucha importancia, como ser, la posibilidad de que los vapores estén bien manejados y la de que se contemplen, también, otras obligaciones a que me referiré brevemente. Me parece conveniente considerar todos los puntos de vista, para dar una apreciación ecuánime al respecto.

Se ha dicho que en la ley actual hay una disposición en el sentido de que todos los oficiales tienen que ser chilenos. Desde luego, el honorable señor **Rivera** considera que esta disposición no está vigente; pero, aun suponiendo que lo esté, me permito preguntar al honorable señor **Alessandri**: si Su Señoría considera tan intangible la ley que actualmente nos rige, ¿por qué propone cambiarla por otra? No ha de considerarla tan excelente cuando ha estimado de necesidad legislar al respecto y querer alterar muchas de las disposiciones de la ley actual.

El señor **Alessandri**. — Completar, solamente.

El señor **Errázuriz**. — Si hay disposiciones que, según su criterio, merecen modificaciones importantes, entre ellas debiera estar el artículo que se refiere al porcentaje de chilenos en la tripulación.

Además, el honorable señor **Alessandri**

manifestó que todos los países tenían la exigencia de que la totalidad de oficiales y de la tripulación fuese de su nacionalidad. En esto el señor Senador está equivocado.

Ruego al señor Presidente se sirva pedir la prórroga de la sesión por breves minutos.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Si le parece al Honorable Senado, se prorrogará la hora por algunos minutos para que el honorable señor Errázuriz termine sus observaciones.

Acordado.

El señor **Errázuriz**. — La ley de cabotaje argentina, en el artículo 3.º establece:

“Para ser considerados nacionales, los buques a que se refiere el artículo 1.º deberán satisfacer las siguientes condiciones: b) Ser mandados por capitanes o patronos nacionales o nacionalizados; c) Tener en su tripulación no menos de la cuarta parte de argentinos...”

De modo que Argentina, país ultra nacionalista, donde esa nacionalización intensiva se justifica por los fuertes contingentes de extranjeros que han contribuido a formar su población, se satisface con que el 25 por ciento de la tripulación sea nacional; mientras tanto, en Chile donde no tenemos el problema de la asimilación del extranjero, donde los chilenos forman una mayoría tan considerable de la población, no se encuentra suficiente exigir que el 85 por ciento de la tripulación sea nacional.

El argumento citado por el honorable señor Rivera me parece de mucho peso: si esa es la proporción que exige el Código del Trabajo como norma general, no hay razón para que en este caso se establezca una excepción.

Actualmente, se dice, los buques que navegan en nuestras costas tienen un porcentaje muy inferior al 15 por ciento de extranjeros; pero posiblemente nunca la situación a este respecto ha sido tan restringida como en la actualidad. Antes había en Chile una Escuela de Pilotines, que actualmente no existe; quedaban todavía algunos de los numerosos oficiales extranjeros que vinieron a Chile a fines del siglo pasado y principios del actual que tomaron la nacionalidad chilena y fueron excelentes elemen-

tos en el mando de nuestros barcos. Esos extranjeros han ido desapareciendo sin que vengan otros a reemplazarlos. Por otra parte, no hay reclutamiento de oficialidad chilena técnicamente formada. Comprendería que si existiera Escuela de Pilotines y hubiese formación de oficialidad chilena, se exigiera que toda la tripulación y oficialidad fuera nacional; pero no hay nada de esto.

El señor **Guzmán**. — La Escuela de Pilotines funcionó hasta el año 1932 inclusive; no funcionó en 1933 ni en los años posteriores, hasta la fecha.

Para obviar ese inconveniente, en unión del honorable señor Bórquez, he presentado un proyecto tendiente a reabrir la Escuela de Pilotines, proyecto que ha sido informado ya por la Superioridad de la Armada y espero que en pocos días más pueda ser tratado por la Comisión.

Mientras tanto, puedo asegurar al honorable Senador que hay exceso de capitanes chilenos, porque muchos oficiales se encuentran en tierra, sin obtener embarque, no porque no sean competentes, sino porque no hay puestos para ellos. En estas circunstancias, creo que lo natural es dar preferencia a los chilenos para estos cargos.

El señor **Errázuriz**. — Naturalmente que no ignoro que hay oficiales que no tienen colocación, pero lo mismo ocurre en todas las profesiones. Por otra parte, con frecuencia sucede que las Compañías eliminan del servicio a un oficial porque no se conduce bien y es tal la escasez de oficiales competentes que muchas veces tienen que volver a recibir al oficial recién despedido. La cuestión en sí misma no es sencilla, porque hay que considerar que junto al interés de los oficiales y la tripulación por encontrar trabajo, está la seguridad de los pasajeros y que las Compañías tienen que poner las naves en manos de personas que den las suficientes garantías. La cuestión, lo repito, no es baladí.

El señor **Bórquez**. — Para las Compañías es conveniente que haya muchos oficiales sin ocupación porque entonces reducen los sueldos; pero hay conveniencia en que funcione nuevamente la Escuela de Pilotines, porque no debe eliminarse a los chilenos.

24.—Ord.—Sen.

El señor **Rivera**. — Además, la maquinaria moderna de las naves es complicada y por eso se necesita a veces la intervención de oficiales extranjeros.

El señor **Alessandri**. — En el segundo inciso del artículo en debate está contemplada esa situación.

El señor **Rivera**. — El interés de los armadores aconsejaría enviar oficiales a Europa a estudiar el manejo de las naves para que estén especializados cuando llegue el caso.

El señor **Errázuriz**. — Pero eso es muy costoso.

El señor **Alessandri**. — En general, los chilenos son muy inteligentes y en poco tiempo entienden el manejo de maquinarias por complicada que sea, como quedó de manifiesto cuando llegaron los nuevos motores a la oficina María Elena que antes de mucho fueron manejados por personal chileno el que no tuvo dificultades de ningún género, resultando hasta más eficiente y, por cierto, mucho más económico que el personal extranjero.

El señor **Lafertte**. — Los periodistas americanos han dejado constancia de esa competencia en varias oportunidades.

El señor **Rivera**. — Los oficiales competentes encuentran ocupación de inmediato.

El señor **Errázuriz**. — Exacto, y en las Compañías no hay sino la más excelente vo-

luntad para la oficialidad chilena. Ninguno de los señores Senadores lo podrá poner en duda. Pero la verdad es esa: que hay carencia de oficialidad competente en la cantidad que se necesita, y no hay motivo ninguno para no admitir, para la Marina Mercante, la misma proporción que establece el Código del Trabajo para todas las actividades en la República.

Por eso pido que se apruebe la indicación del señor Lira Infante.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Se va a dar lectura a una indicación del honorable señor Lira que ha llegado a la Mesa.

El señor **Secretario**. — El honorable señor Lira Infante formula indicación para que en el inciso 5.º del artículo 3.º se substituya la palabra "por" por la frase "de conformidad a". En consecuencia, este inciso quedaría así: "La dotación de cada barco será determinada de conformidad a los reglamentos que dicte el Presidente de la República".

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Queda en discusión la indicación.

Habiendo llegado la hora, se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión a las 7.7 P. M.

Antonio Orrego Barros,
Jefe de la Redacción