

Sesion 4.^a ordinaria en 12 de junio de 1916

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CHARME

Sumario

El señor Barros E. pide que se incluya en la tabla el proyecto de reforma del Reglamento de Sala.—El señor Charme (Presidente) manifiesta la situacion en que se encuentra ese proyecto.—El señor Urrejola pide que se oficie al señor Ministro de Obras Públicas, manifestándole la conveniencia de arreglar como puente carretero el puente provisional construido por la Empresa de ferrocarriles sobre el río Chillan.—Se ponen sucesivamente en discusion los proyectos sobre Caja de Crédito Popular i sobre marina mercante, i se acuerda aplazarlos.—Se pone en discusion el proyecto sobre electrificacion de la primera seccion de los ferrocarriles.—Se suspende la sesion.—A segunda hora se constituye la Sala en sesion secreta para seguir tratando de los mensajes de S. E. el Presidente de la República relativos a nombramientos de algunos Ministros diplomáticos.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Aldunate Solar Carlos	Gatica Abraham
Alessandri Arturo	Lazcano Fernando
Alessandri J. Pedro	Letelier Silva Pedro
Barros E. Alfredo	Mac Iver Enrique
Bascuñan S. M. A.	Montenegro Pedro N.
Besa Arturo	Ochagavía Silvestre
Bruna Augusto	Salinas Manuel
Claro Solar Luis	Tocornal Ismael
Correa Ovalle Pedro	Urrutia Miguel
Echenique Joaquin	Urrejola Gonzalo
Escobar Alfredo	Valdes Valdes Ismael
Figueroa Joaquin	Valderrama José M.
García de la H. Pedro	Varas Antonio

I el señor Ministro de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion.

Orden de tabla

El señor Barros Errázuriz.—No he visto que figure en la tabla el proyecto sobre reforma del Reglamento, siendo que ya está informado por los señores Walker Martínez i Valdes Valdes i que ha sido repartido impreso.

El señor Charme (Presidente).—Hai la idea de tratar este asunto en comité para facilitar la discusion. Primeramente se va a citar a una reunion en la Sala del Presidente para ponernos de acuerdo i una vez uniformadas las opiniones se pondrá en tabla i será mui fácil su despacho.

El señor Mac-Iver.—He pedido la palabra para un pequeño asunto de orden.

Yo sé que se han presentado algunos proyectos sobre proteccion a la marina mercante nacional, pero no los conocemos. Me parece conveniente que se repartan a los señores Senadores.

El señor Charme (Presidente).—No ha habido oportunidad para repartirlos porque solamente en este momento acaban de llegar los impresos.

El señor Alessandri (don Arturo).—¿Cuál es el orden del dia de la presente sesion?

El señor Charme (Presidente).—En primer lugar, debiera tratarse de la eleccion de Concepcion. El informe sobre la reclamacion está ya acordado, pero no tiene todas las firmas de los miembros de la Comision. De manera que si al Senado le parece, se tratará mañana.

El señor Alessandri (don Arturo).—¿Pero en la segunda hora se tratará el mensaje sobre nombramientos diplomáticos?

El señor Charme (Presidente).—Sí, señor;

está acordada la preferencia hasta que termine este asunto.

Puente sobre el rio Chillan

El señor **Urrejola**.—Yo siento la ausencia de los señores Ministros de esta Sala; pero creo que a falta del señor Ministro de Obras Públicas, bastará con que Su Señoría se impenga por los diarios de las observaciones que voi a formular, sin perjuicio de dirigirle oficio al efecto.

Deseaba pedir al señor Ministro que tuviera a bien poner de su parte los medios del caso para que se convierta en puente carretero el puente provisorio que construyó la Empresa de los ferrocarriles sobre el rio Chillan el año antepasado, con motivo de haberse interrumpido el tráfico por el puente definitivo.

Este puente provisorio fué construido de rieles, mui sólido, i, por consiguiente, ha quedado en condiciones de poder servir a la viabilidad jeneral i a todos los que de un lado u otro del rio Chillan tienen que hacer en la ribera opuesta.

El Ministerio de Obras Públicas se dirijió a la Empresa de los Ferrocarriles el año próximo pasado haciéndole ver la conveniencia de que se le entregara ese puente provisorio, que iba a quedar sin uso, para convertirlo en un puente carretero. El Consejo de los ferrocarriles aceptó con mucha benevolencia aquella petición del Ministerio, i acordó poner ese puente a disposicion del Ministerio de Obras Públicas con el objeto indicado, de modo que la cosa está ya casi hecha.

Para que ese puente quede habilitado para el tráfico de vehículos i pasajeros falta únicamente hacer la superestructura, trabajo que no importará mas de treinta mil pesos, suma insignificante comparada con la importancia de la obra.

El rio Chillan pierde el vado tan pronto como vienen las lluvias, i queda interrumpido, durante seis meses, a lo ménos, el tráfico entre una i otra ribera, en donde hai propiedades valiosísimas.

Ruego, pues, a la Mesa que se dirija oficio en mi nombre al señor Ministro de Obras Públicas haciéndole conocer estas observaciones, ya que la version que da la prensa acerca de nuestras sesiones es mui breve, i pidiéndole que atienda las necesidades que he apuntado, que son reclamadas con mucho interes por los propietarios de ámbas riberas del rio Chillan.

El señor **Charme** (Presidente).—Ofrezco la Palabra.

Terminados los incidentes.

Como la indicacion que ha formulado el señor Senador por Ñuble no ha merecido observaciones, se dirigirá el oficio que solicita Su Señoría, en la forma acostumbrada.

Acordado.

Como lo he indicado, si no hai inconveniente, la discusion del proyecto relativo a la eleccion de Concepcion, se postergará hasta la sesion de mañana, para tratarlo inmediatamente despues de los incidentes.

Queda así acordado.

Caja de Crédito Popular

El señor **Secretario**.—Figura en el sexto lugar de la tabla el proyecto de lei que crea la Caja de Crédito Popular.

En sesion de 27 de abril último quedaron aprobados los artículos 1.º, 2.º i 3.º de ese proyecto.

El señor **Charme** (Presidente).—Corresponde tratar del artículo 4.º.

El señor **Tocornal**.—Con la vénia del señor Presidente me permito comunicar a la Cámara que recibo en este momento una carta del honorable Senador por Valdivia, en la que pide, que si es posible, se postergue la discusion de este proyecto por un dia, pues desea tomar parte en el debate.

Tomando en consideracion que Su Señoría es autor de algunas modificaciones en esta lei, i que se encuentra hoi enfermo en cama, rogaria a la Honorable Cámara, postergara la discusion; i en caso de que esto no fuera posible, dejara la discusion abierta para que el honorable señor Yáñez pudiera tomar parte en ella ántes de cerrarse el debate.

El señor **Urrejola**.—No se ganaria nada adoptando este último procedimiento. Creo preferible postergar la discusion por uno o dos dias. Con la concurrencia del honorable señor Yáñez pueden evitarse muchas observaciones que pudieran formularse si no oimos las esplicaciones de Su Señoría.

El señor **Tocornal**.—Me permito entónces hacer indicacion para que, si el Honorable Senado no tiene inconveniente, se postergue la discusion hasta que se encuentre presente el honorable señor Yáñez.

El señor **Claro Solar**.—No convendria demorar la discusion de este proyecto con una postergacion tan jeneral, pues él es de gran interes nacional. Podria comunicarse al honorable señor Yáñez que el Senado ha acordado postergar su discusion hasta pasado mañana.

El señor **Charme** (Presidente).—Quedaria

acordada la postergacion del proyecto hasta pasado mañana, sin perjuicio del envio de la comunicacion a que ha aludido el honorable señor Senador por Aconcagua.

Acordado.

Marina Mercante Nacional

El señor **Charme** (Presidente).—Siguen en el orden de la tabla los proyectos relativos a la marina mercante nacional. Pero como los informes sobre estos proyectos acaban de ser entregados a los señores Senadores, talvez seria conveniente postergar su discusion hasta que se impusieran de ellos.

El señor **Claro Solar**.—Creo, señor Presidente, que se puede continuar la discusion del proyecto sobre tonelaje, proyecto que es ya conocido. Entre tanto tendrán tiempo los señores Senadores para imponerse de los demas proyectos.

El señor **Mac Iver**.—Cuando se inició la discusion de este proyecto en el periodo anterior, hubo de paralizarse, tanto porque vino la clausura de las sesiones, cuanto porque se presentaban dificultades en su debate.

Este proyecto forma parte del proyecto jeneral, pues no se concebiria el impuesto sobre tonelaje sin el proyecto relativo a la subvencion o a las primas. De manera que no seria conveniente tratarlos por separado. Por mi parte, hago esta observacion porque desearia estudiar un poco mas. Debo advertir que soy contrario al proyecto que tiende a gravar la navegacion en nuestras costas, i que esto solo puede tomarse como un medio de tener recursos para destinarlos a primas de navegacion i de construccion. Si se va a tomar como un impuesto que grave los trasportes lisa i llanamente, me parece que el Senado debe rechazarlo, porque no estamos hoy, ni lo estaremos mañana, en situacion de gravar la navegacion de nuestras costas, de encarecer los trasportes, ni para proteger la Marina Mercante Nacional ni para proteger las industrias. La primera de las industrias es la baratura de los trasportes.

El señor **Claro Solar**.—Siento estar en desacuerdo con opinion tan autorizada como la del honorable Senador de Atacama; pero debo manifestar que este proyecto sobre derechos de tonelaje se establece, no como impuesto diferencial a la marina mercante nacional, sino como un derecho sin distincion de nacionalidad de la nave.

Yo creo que las observaciones del señor Senador por Atacama tienden a llevarnos forzosamente al abandono absoluto de toda idea

de proteccion a la marina mercante nacional. Es cierto que la Comision especial, al principiar su estudio, precisamente, por este proyecto de derecho de tonelaje como medio, en parte, de tener recursos para atender al pago de las primas a la marina mercante nacional, no ha considerado solo este aspecto en la aprobacion de ese proyecto, porque, en realidad, los recursos que este proyecto está llamado a dar no son de consideracion. Yo creo que, en vista de los cálculos que se han hecho sobre la marina mercante existente i el posible aumento en tres o cuatro años mas, podrá principiar el rendimiento de este derecho con una cifra al rededor de doscientos cincuenta mil pesos oro; no es mas la contribucion llamada derecho de tonelaje. Esto aumentará cuando se incremente nuestra marina mercante; pero pretender que tengamos marina mercante nacional sin favorecerla, pretender que en Chile se haga en este sentido lo que no se hace en ninguna parte sin una proteccion mucho mas eficaz que la que consultan estos proyectos, me parece una utopia.

Es cierto que esto podrá tener alguna influencia en los fletes de la costa durante los primeros años de vijencia de la lei sobre derecho de tonelaje; pero no creo, en ningun caso, que tenga la influencia que le atribuye el señor Senador por Atacama, hasta el punto de perturbar la industria de trasportes.

Por eso es que yo insistiria en que continuáramos en la discusion de este proyecto tal como se habia iniciado, porque la comision especial no ha presentado nada nuevo.

El señor **Mac Iver**.—Las ideas que ha manifestado el honorable Senador por Aconcagua, nos obligan a entrar de lleno en la discusion de esta materia.

El plantamiento de la cuestion en esa forma nos llevaria a polos bien opuestos.

Comprenderá el Senado, que yo deseo la proteccion de la marina mercante nacional, sin gravámen para la navegacion; es decir, sin aumentar el costo del transporte en las costas de Chile.

Yo deseo, señor Presidente, que como primera medida baje el costo de los trasportes en nuestro país, como una manera de desarrollar i facilitar el desarrollo de las industrias.

El honorable Senador por Aconcagua, va hácia otra idea. Esta proteccion de la marina mercante nacional envuelve el alza de los fletes en nuestras costas, el gravámen de los trasportes en nuestro país i el encarecimiento del costo de produccion de nuestras materias industriales i de nuestros productos.

Considere el Senado lo que sucederá si en

un país pobre como el nuestro se recarga el costo de los trasportes de artículos como el pasto aprensado i la cebada, por ejemplo, i en jeneral, de los productos de la agricultura que tienen poco valor en relacion a su volúmen.

¿Cuáles van a ser los efectos en nuestra portacion industrial? ¿Cuáles serian los efectos que esta alza produciria en la elaboracion del salitre? Una alza de esta especie seria un grave perjuicio para los intereses jenerales del país.

Pero dice Su Señoría que lo demás es una opía, porque nosotros no podemos crear ni proteger la marina nacional si no gravamos los trasportes. Yo disiento de esa idea i, por el contrario, creo que no necesitamos gravar los trasportes para mejorar la situacion de nuestra marina nacional. ¿De dónde sacaremos, entónces, recursos para proteger la marina, si no gravamos los trasportes? De los recursos jenerales del país; precisamente si algun empleo ha debido tener la riqueza adquirida por Chile en los territorios del norte, esa riqueza hecha por la Providencia i no por nuestro trabajo, debió haber sido el de proteger la marina mercante nacional i, en jeneral, todos los medios tendientes a facilitar la viabilidad en nuestro país. No veo qué inconvenientes podria haber para no darle esa destinacion a los enormes recursos a que me refiero i que, si bien es cierto que ahora están afectos al cumplimiento de obligaciones determinadas, despues, cuando se normalice el orden en las finanzas nacionales, podrán servir para crear, desarrollar i proteger la marina mercante nacional.

Ahora bien, vea la Honorable Cámara cómo desde el primer momento, con motivo de este sencillo proyecto que se pone en debate, aparece en toda su amplitud la cuestion relativa a la proteccion a la marina nacional, i cómo de improviso entramos a una discusion que se ha debido postergar a fin de darnos tiempo para leer siquiera los diferentes proyectos que se han presentado sobre el particular.

El honorable Senador ha emitido algunas ideas para apoyar su manera de ver en este proyecto, pero olvida Su Señoría que la única institucion, la única Sociedad que puede decirse que constituye nuestra marina nacional, ha declarado que el proyecto en debate es la proteccion única que necesita la marina nacional.

¡Ah, señor Presidente! Con los años yo me he puesto muy receloso, i precisamente ese fué el motivo por que en una de las sesiones anteriores, o mejor dicho, en las sesiones ante-

riores del mes de abril, pregunté qué orijen tenia este proyecto.

¿De dónde viene el proyecto? ¿Quién trabajó este proyecto? Es necesario estudiarlo. ¿Por qué? En el fondo parece que existe la idea de la exclusion de la concurrencia que hace la marina estranjera a los buques de la Compañía Sud-Americana de Vapores. ¿Cómo no habia de ser conveniente que ésta dominara en absoluto la navegacion en las costas de Chile! Esa Compañía seria el mejor negocio que existiria en nuestro país!

Pero en este caso, no debe tratarse de proteger a la Compañía Sud-Americana de Vapores sino de proteger a la marina mercante nacional.

Es necesario que la Cámara tenga presente que estas son entidades bien diversas: la una la forma el país entero, i la otra, la forma la Compañía Sud-Americana de Vapores, que tiene su jerencia en el puerto de Valparaiso.

Me permito en estos momentos, i solo de paso, recordar a mis honorables colegas, o mejor dicho, pedirles que vuelvan un poco la vista hácia atrás i estudien o contemplen en sus hechos salientes la historia de nuestra marina mercante nacional.

En los primeros tiempos de nuestra vida de nacion, tuvimos una marina mercante que llegó a ser, no muy grande, pero sí la primera del Pacífico; mas aun, ella fue la primera de la América española. Esta incipiente marina, fué perturbada grandemente por la guerra con España, nosotros no pudimos defenderla i estuvo a punto de desaparecer. Al restablecerse la paz, nuestra marina mercante se encontró en lucha con un monopolio, constituido por la Compañía Inglesa de Vapores, como se llama vulgarmente, i enseguida por la Compañía Sud-Americana de Vapores, recién formada.

¿Quién se atreveria a luchar con el coloso inglés, tan formidable i con el otro coloso mas pequeño pero tambien poderoso? Nadie. Los que tenían un vapor, los que con grandes sacrificios hacian frente a esos colosos, a la vuelta de uno o dos años tenían que rendirse.

I así fueron desapareciendo todos los buques a vapor de nuestras costas, i, por consiguiente, la navegacion a vapor de nuestras costas. Luchar con la competencia de la Compañía Inglesa i de la Compañía Sud-Americana unidas era imposible.

¿A qué quedó entónces reducida nuestra marina mercante? Quédó reducida a los pocos barcos de la Compañía Maderera que traian pino de la América del Norte. Pues bien, la lei se encargó de matar esta navegacion. La

lei de aduanas alzó el derecho que pagaba el pino; alzó el derecho que pagaban las maderas extranjeras, de manera que ya no se pudo traer al país maderas extranjeras ni traer pino en las condiciones en que se traía ántes.

Así concluyó este elemento de vida, estos trasportes que habíamos logrado mantener bajo nuestras banderas. Como he dicho, la lei mató la industria de los trasportes nacionales. ¿Qué nos queda hoy día? Unos cuantos barquichuelos en tan mal estado que solo pueden hacerse a la mar mediante la tolerancia de nuestras autoridades. Pero, en cambio, tenemos una Compañía Sud-Americana, tenemos una Compañía Inglesa, sin que jamás se haya estudiado la razón de por qué carecemos de marina mercante nacional.

Si en el día de hoy seguimos confundiendo a la marina mercante nacional con la Compañía Sud-Americana de Vapores, tenga por cierto el Senado que no haremos nada por el país sino que protegeremos sencillamente a la Compañía Sud-Americana de Vapores, en contra de la verdadera protección a la marina mercante nacional.

Ese es el cuidado i ese es el temor que yo he tenido siempre en la discusión de estas leyes, en el estudio de estos proyectos sobre protección a la marina mercante nacional.

Aquí se vive en una atmósfera especial; se ha hecho creer a la jente que no tenemos mas recurso para nuestro poder guerrero i marítimo que el favorecer a ciertas naves, el proteger a la Compañía Sud Americana, i se han formado ideas tan arraigadas sobre la materia, que va siendo mui difícil poder arrancarlas, mucho mas cuando se ha tenido el cuidado por otro lado de acentuar estas ideas.

Si no existiera este errado concepto de que la Compañía Sud-Americana es la marina mercante nacional, estos proyectos sobre protección irían sobre rieles, con una facilidad i una rapidez extraordinarias; pero si ese errado concepto no desaparece, si se acentúan estas ideas, la obra que va a emprender el Senado será enteramente inútil, será perjudicial para los intereses públicos, porque habrá encarecido los fletes i habrá hecho difíciles los trasportes. En cambio, con estos proyectos habrá enriquecido a una compañía determinada; pero el enriquecimiento de una compañía, aunque sea poderosa, aunque sus capitales sean mui cuantiosos, es mui pequeño delante de este gran interés público que se llama protección a la marina mercante nacional.

No quiero, naturalmente, hacer un discurso, i para concluir me permito rogar al señor Se-

nador por Aconcagua que no trate de llevar las cosas con estos ímpetus un poco desconsiderados.

Piense que algunos de los que nos sentamos en este recinto no tenemos la rapidez de concepción que tienen los cerebros sobre los cuales no blanquea tanto la nieve de los años, i por lo mismo necesitamos algun tiempo para leer siquiera las ideas nuevas que propone la Comisión que ha despachado estos proyectos sobre protección a la marina mercante nacional.

Por esto me atrevo a pedir que se posterguen un poco estos proyectos.

El señor **Claro Solar**.—Basta la insistencia del señor Senador por Atacama en el sentido de no tratar estos proyectos en la sesión de hoy, para que por mi parte acepte que se postergue por ahora su consideración.

Creo que podría dejarse la discusión para la sesión de mañana, no para mas tarde, porque es necesario que alguna vez se ocupe el Senado de estos proyectos que han estado en tabla i han sido objeto del estudio de distintas comisiones desde 1892.

El señor **Mac Iver**.—Desde mucho ántes.

El señor **Claro Solar**.—Me refiero a los proyectos que la Comisión especial ha tenido en su Mesa; ellos datan desde 1892.

Es cierto, como dice el señor Senador por Atacama, que con anterioridad a esa fecha se ha tratado de la marina mercante nacional, i también de su protección.

Esta protección fué uno de los primeros objetos que tuvo en vista el Gobierno luego después de nuestra emancipación política.

Cuando las comunicaciones entre el sur i el centro del país tenían que hacerse por mar, era justo procurar que esas comunicaciones se hicieran por medio de una marina propia. Por esto la lei de cabotaje, de octubre 22 de 1835 estableció en su artículo 4.º que el comercio de cabotaje se haría esclusivamente en buques chilenos. Este estado de cosas vino a perturbarse en la época del gran descubrimiento del oro de California, pues entonces una parte de nuestra marina se destinó a abastecer la población que allá se formó: era mas fácil hacer la provision de víveres desde Chile que desde otra parte. Entonces el Gobierno se vió obligado a paralizar el cumplimiento de la lei de 1835. Se dictó con tal motivo la lei de 29 de agosto de 1849, que autorizó al Presidente de la República, por el término de un año, para conceder permiso a todos los buques de bandera extranjera para traficar con productos nacionales i nacionalizados de un puerto a otro de la República. El decreto

de 4 de setiembre del mismo año, dictado en uso de esa autorizacion legal, concedió el permiso solo por cuatro meses.

Se esperaba que luego volverian de California los buques chilenos a restablecer su servicio en nuestra costa. Contra esta esperanza, nuestra marina mercante desde aquella época ha venido a ménos, viéndose paulatinamente desalojada del comercio de cabotaje. ¿Por qué? Porque las naves de ultramar vienen con fletes pagados por viaje redondo; de tal modo que al llegar al primer puerto chileno dejan parte de su cargamento i reciben ahí nueva carga para otros puertos chilenos, cobrando fletes tan reducidos que imposibilitan a las naves nacionales para entrar en competencia.

Las naves extranjeras en estas condiciones pueden fletar en nuestras costas por la mitad o la tercera parte del precio que puede con venir a los buques chilenos.

De esta manera no puede haber marina mercante nacional.

Sin embargo, se dice que la comision especial, que ha estudiado cuatro proyectos en cuarenta dias, celebrando dos o tres sesiones por semana, viene a traer proteccion a una compañía determinada, presentándose a los miembros de ella como abogados de la Compañía Sud-Americana de Vapores.

Yo creo que el liberalismo manifestado muchas veces por el señor Senador de Atacama no le permite hacer una crítica justa de las condiciones en que la Comision especial ha presentado estos proyectos que Su Señoría dice que aun no conoce.

No es la proteccion a una compañía determinada lo que me hacia pedir al Senado que buscara cuanto ántes una solucion en esta materia. Si la Compañía Sud-Americana de Vapores ha estado al borde de la ruina, i se sostiene a causa de la situacion producida por la guerra europea, manteniendo casi todo su capital en dinero ¿podrán venir compañías nuevas o armadores nuevos a hacer la competencia a las compañías extranjeras en nuestras costas, cuando no se tiene siquiera la seguridad de la carga de nuestro país?

El honorable Senador por Atacama dice que vamos a encarecer los fletes; pero yo creo que Su Señoría está equivocado. Precisamente cuando los armadores tengan la seguridad de que el capital empleado encontrará remuneracion en la abundante carga de nuestras costas, nacerán empresas de trasportes, i todavía si se dan primas a la navegacion, si establecemos una verdadera proteccion para las naves que hagan el tráfico con carrera fija, llevando nuestra bandera a Norte América i

Europa, entónces habrá interes para dedicarse a esta industria, que puede adquirir una importancia mui considerable.

Pocos países tienen como el nuestro una costa tan estensa i, sin embargo, ¿qué marina tenemos? Unos tres o cuatro barcos viejos, todos de la Compañía Sud-Americana de Vapores, i si esta Compañía está boyante se debe a una situacion extraordinaria. Pero mañana cuando se restablezca la situacion en Europa, cuando vuelva otra vez la navegacion con el gran tonelaje de los buques que existen hoy detenidos i que frecuenten nuestras costas, entónces volveremos a la situacion anterior de predominio de la bandera extranjera con detrimento de la nacional.

De modo que no ha sido justo el señor Senador por Atacama al manifestar que las observaciones que yo hacia sobre los proyectos elaborados por la Comision Especial, eran encaminadas a establecer el monopolio de una sociedad determinada.

El señor **Mac-Iver**.—Yo no he dicho eso.

El señor **Claro Solar**.—Me alegro de la declaracion que hace el señor Senador.

El señor **Charme** (Presidente).—Si no hai inconveniente, se aplazará la discusion hasta la sesion próxima.

Acordado.

Electrificacion de ferrocarriles

El señor **Charme** (Presidente).— Sigue en la tabla el proyecto sobre electrificacion de la primera seccion de los ferrocarriles del Estado.

El señor Secretario da lectura al informe de la Comision de Industria i Obras Públicas recaido en el proyecto de lei remitido por la Cámara de Diputados i a una solicitud presentada por don René Jonnart, en representacion de los señores Girots et Loucheur, asociados a la Sociedad Anónima Westinghouse.

El señor **Charme** (Presidente).— Como ha llegado la hora, se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

A segunda hora se constituyó la Sala en sesion secreta para seguir ocupándose en los mensajes de S. E. el Presidente de la República en que solicita el acuerdo del Senado para el nombramiento de algunos ministros diplomáticos.

Se levantó la sesion.