

Sesion 10.^a ordinaria en 26 de junio de 1916

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CHARME

Sumario

Se acuerda destinar la segunda hora de la presente sesion a tratar diversos mensajes de S. E. el Presidente de la República.—Continúa la discusion del proyecto que establece la contribucion de tonelaje.—Se suspende la sesion.—A segunda hora se constituye la Sala en sesion secreta para considerar los mensajes relativos a diversos ascensos en el Ejército i la Armada.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Aldunate Solar Carlos	Lazcano Fernando
Alessandri Arturo	Ochagavía Silvestre
Barros E. Alfredo	Ovalle Abraham
Bascuñan S. M. Ascanio	Salinas Manuel
Besa Arturo	Tocornal Ismael
Bruna Augusto	Urrutia Miguel
Claro Solar Luis	Urrejola Gonzalo
Escobar Alfredo	Valdes Valdes Ismael
García de la H. Pedro	Valderrama José M.
Gatica Abraham	Varas Antonio

I los señores Ministros de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion i de Guerra i Marina.

Preferencias

El señor **Barros Errázuriz**.—¿Cuál es la tabla de la presente sesion?

El señor **Charme** (Presidente).— Está en primer lugar el proyecto sobre contribucion de tonelaje.

El señor **Barros Errázuriz**.— Quería proponer que se destinaran unos diez minutos de

la segunda hora a los mensajes sobre ascensos en la Armada. Hai necesidad de proveer algunos puestos en ese servicio, pero no se puede dar curso a los nombramientos mientras no se hagan esos ascensos.

Como es un asunto que se halla pendiente hace bastante tiempo, i como por otra parte es manifiesto que no existe el propósito de demorar su despacho, hago indicacion para que se le acuerde la preferencia que he insinuado.

El señor **Claro Solar**.— Entiendo que está acordado tratar de los ascensos en la segunda hora.

El señor **Charme** (Presidente).— La segunda hora está destinada en primer lugar a los nombramientos diplomáticos, i en segundo a los ascensos.

El señor **Claro Solar**.— Entónces bastaría invertir el orden i tratar primero de los ascensos.

El señor **Barros Errázuriz**.— Acepto con mucho gusto.

El señor **Besa**.— Pediria que despues de los mensajes sobre ascensos se tratara en la segunda hora el otro de que se acaba de dar cuenta, sobre espropiacion de la isla de Huafo.

El señor **Alessandri** (don Arturo).— Podria tratarse en la segunda hora primeramente de los mensajes sobre ascensos i en seguida del proyecto de espropiacion a que se ha referido el señor Senador por Maule. Despachados estos asuntos, podria volverse a sesion pública para continuar con los asuntos de la tabla ordinaria. En cuanto a los nombramientos diplomáticos, conviene postergarlos para cuando haya Ministerio que asista a las sesiones.

El señor **Charme** (Presidente).— ¿Formula la indicacion el señor Senador por Tarapacá?

El señor **Alessandri** (don Arturo).—

Sí, señor Presidente, dejando modificadas en esa forma las que han hecho los señores Senadores por Llanquihue i por Maule.

El señor **Barros Errazuriz** —Acepto la indicacion del señor Senador por Tarapacá.

El señor **Besa**.— Por mi parte tambien la acepto.

El señor **Charme** (Presidente).— Ofrezco la palabra ántes de la órden del día.

Si no hai inconveniente, se dará por aprobada la indicacion formulada por el honorable Senador por Tarapacá.

Queda aprobada

Contribucion de tonelaje

El señor **Charme** (Presidente).— Corresponde continuar la discusion particular del proyecto que establece la contribucion de tonelaje. Está con la palabra sobre este asunto el honorable Senador por Atacama, pero como no ha podido asistir a esta sesion, no sé si el Senado desee seguir tratándolo en su ausencia.

El señor **Besa**.— El honorable señor Mac Iver se encuentra enfermo. A esto se debe su inasistencia.

El señor **Barros Errazuriz**.— Podríamos avanzar en la discusion, pero sin cerrar el debate sobre los diferentes artículos, a fin de que el honorable señor Mac Iver tenga oportunidad de hacer las observaciones que crea convenientes.

El señor **Charme** (Presidente).— Si no hai inconveniente por parte del Senado, se procederá en la forma que indica el señor Senador por Llanquihue.

Acordado.

Continúa la discusion del artículo 1.º

El señor **Secretario**.— Dice así:

«Artículo 1.º Se establece una contribucion que se llamará derecho de tonelaje i que gravará a toda nave nacional o extranjera que haga el comercio de cabotaje, o sea que transporte carga o pasajeros entre los puertos de la República.

Durante los primeros cinco años siguientes a la promulgacion de esta lei quedarán exentas de esta contribucion las naves que solo transporten pasajeros entre los puertos de la República. Vencido dicho plazo, las naves que se dediquen esclusivamente a este servicio, pagarán la cuarta parte de la contribucion que paguen, segun su clase, las que hagan el transporte de carga o de carga i pasajeros.

No se considerará como cabotaje el transporte de carga i pasajeros que se verifique entre Punta Arenas i los demas puertos de la República».

El señor **Urrejola**.— ¿I qué dice el proyecto venido de la otra Cámara?

El señor **Secretario**.— El artículo 1.º del proyecto remitido por la Cámara de Diputados es del tenor siguiente:

«Artículo 1.º Se establece una contribucion que se llamará derecho de tonelaje i que gravará a toda nave extranjera que transporte carga entre los puertos de la República.»

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

Cerrado el debate.

Si no se pide votacion, se dará por aprobado el artículo.

El señor **Urrejola**.— ¿No se acaba de acordar que no se cerrará el debate sin oír al honorable señor Mac Iver? Las observaciones que haga el señor Senador pueden modificar la opinion de algunos de sus colegas.

El señor **Charme** (Presidente).— En esa forma seria imposible continuar la discusion del proyecto.

El señor **Urrejola**.— Ya que se ha tenido la cortesía de reservar al honorable señor Mac Iver el derecho de hacerse oír, bien podríamos postergar la discusion por una o dos sesiones mas.

El señor **Lazcano**.— Podríamos ir aprobando los artículos, sin perjuicio de reabrir despues la discusion de aquellos sobre los cuales desee hablar el señor Senador por Atacama. Para reabrir la discusion se necesita unanimidad, pero creo que no habria de faltar, atenta la voluntad que tiene la Cámara de oír al honorable señor Mac Iver. Así se conciliaria este propósito con la conveniencia que hai de avanzar en la discusion.

El señor **Claro Solar**.— Voi a indicar otro temperamento que salva toda dificultad reglamentaria i permite aguardar la asistencia del honorable señor Mac Iver. Podríamos avanzar en la primera discusion i dejar todos los artículos para segunda discusion. De esta manera, sin apartarnos de las reglas usuales podremos oír las observaciones que tenga que hacer nuestro honorable colega.

El señor **Lazcano**.— No me opongo a que se proceda como indica el honorable Senador por Aconcagua, pero a esto le encuentro el inconveniente de que así no avanzaríamos nada, pues no se aprobaria ningun artículo. Por esto me parecia mas práctica la idea que he manifestado, de ir aprobando los artículos sin perjuicio de reabrir el debate respecto de aquellos en que desee hablar el honorable señor Mac Iver.

El señor **Besa**.— Acepto el temperamento que indica el señor Senador por Curicó.

El señor **Claro Solar**.—Por mi parte, tambien lo acepto.

El señor **Charme** (Presidente).—Si no hai inconveniente, se dará por aprobado el artículo 1.º, en la intelijencia que ha manifestado el señor Senador por Curicó.

Aprobado.

En discusion el artículo 2.º

El señor **Secretario**.—Dice así:

«Art. 2.º La contribucion será de cuarenta centavos oro de dieciocho peniques por cada tonelada de registro que midan los buques de vela; i de dos pesos oro de dieciocho peniques por cada tonelada de registro que midan los buques de mocion o propulsion mecánica. Los buques de vela con mocion o propulsion mecánica auxiliar pagarán ochenta centavos oro de dieciocho peniques por tonelada de registro.»

Quedan exentos de esta contribucion los buques de vela de ménos de quinientas toneladas aunque tengan mocion o propulsion mecánica auxiliar i los buques con mocion o propulsion mecánica de ménos de cien toneladas de registro.»

El señor **Besa**.—El segundo inciso de este artículo me sujere una duda que ojalá puedan desvanecer los señores miembros de la Comision informante.

Segun ese inciso quedan libres de contribucion los buques de vela de ménos de quinientas toneladas de registro. Esto me parece grave respecto de los buques extranjeros que vengan a Chile, sobre todo si se tiene en cuenta que quinientas toneladas de registro equivalen a mil toneladas de carga efectiva, poco mas o ménos. En los buques que toman salitre entiendo que es esa la proporcion comun.

De manera que el asunto no es tan sencillo en mi concepto, i yo propondria que se limitase la liberacion a los buques de ménos de trescientas toneladas de registro.

El señor **Claro Solar**.—El objeto del inciso 2.º ha sido favorecer la navegacion de los canales del sur i proteger tambien a la marina mercante nacional. Los buques de vela de alta mar que vienen a las costas de Chile tienen casi todos mas de quinientas toneladas de registro, de manera que serán mui pocos los que puedan gozar de este beneficio; i en cambio los buques de bandera nacional de pequeño porte pueden llegar a ser numerosos.

Es verdad que el tonelaje efectivo de carga es mui superior al tonelaje de registro, como ha recordado el señor Senador por Maule, pudiendo estimarse el exceso en un noventa

i cinco por ciento en los vapores i en algo mas respecto de los buques de vela; pero aun tomando en cuenta esta circunstancia serán mui contados los buques de vela extranjeros de ménos de quinientas toneladas de registro que lleguen a nuestros puertos, i en cuanto a los vapores es seguro que no viene ninguno de ménos de cien toneladas, de manera que la liberacion del impuesto quedará prácticamente reducida a las naves que se dedican escusivamente al cabotaje de nuestras costas. A lo ménos, esto es lo que resulta de las informaciones que ha tenido la Comision i que proceden de personas entendidas.

El señor **Besa**.—En vista de las esplicaciones que da el señor Senador por Aconcagua, no insisto en mi indicacion i la retiro.

El señor **Aldunate**.—Desearia saber en cuánto se calcula el rendimiento de la contribucion de tonelaje.

El señor **Claro Solar**.—Esta contribucion, que es bastante pequeña en la forma propuesta por la Comision, se calcula que dará un rendimiento de trescientos mil pesos oro por año.

Como esta suma es del todo insuficiente para los gastos que impondrá el fomento a la navegacion segun los distintos proyectos elaborados, la Comision ha creido del caso agregar el sobrante de la contribucion de faros i valizas, entendiendo por sobrante el saldo que quede despues de satisfechos los gastos de estos servicios, i tambien el cinco por ciento del producto de los derechos de esportacion del salitre i el yodo. Con estos diferentes recursos, que pueden estimarse en unos cuatro millones doscientos mil pesos oro por año, habria lo necesario para el fomento de la construccion de naves, de la navegacion de cabotaje i de determinadas líneas de la navegacion internaional.

El señor **Aldunate**.—He formulado la pregunta, porque me asalta cierta duda acerca del alcance de este gravámen.

Participo, en jeneral, de las ideas que contiene este proyecto. Hace algun tiempo, cuando el Senado se ocupó de esta misma materia, indiqué la contribucion de tonelaje como fuente de recursos para costear las primas que se proponian en el proyecto que estuvo entónces en discusion en esta Cámara, pues me parece mui natural que sean compensados con alguna contribucion los servicios que presta el Estado. Por otra parte, en todos los proyectos presentados en el Senado sobre el particular, siempre se ha tenido presente que vendria de la Cámara de Diputados un proyecto sobre contribucion al tonelaje.

No recuerdo por el momento qué contribucion se proponia en el proyecto de la Cámara de Diputados, pero entiendo que allí se refundian en una sola la contribucion de tonelaje i la de faros i valizas. Ahora quedan en pié las dos separadamente; de manera que el gravámen para la marina mercante será mas o ménos de seiscientos mil pesos.

Todo esto está relacionado, como lo ha dicho muy bien el honorable Senador por Aconcagua, con el plan que se ha trazado la Comision. En ese plan, no solamente se comprende la proteccion a la marina mercante nacional por medio de primas, sino que tambien se trata de fomentar la navegacion transatlántica: es muy distinto el negocio de cabotaje nacional del transporte de mercaderías al extranjero. Colocándose el proyecto en este terreno, es indudable que la contribucion de tonelaje no bastará para que el Fisco pueda cubrir las primas ofrecidas, por lo cual estimo que la Comision ha hecho bien al buscar otra clase de recursos. Pero en este caso seria necesario saber si se podria gravar con una contribucion menor el cabotaje en nuestras costas, a fin de no hacer tan oneroso el flete de los productos de nuestra agricultura a las provincias del norte. El centro i el norte del pais están íntimamente ligados; si no esportamos los productos de la rejion central directamente al extranjero, lo hacemos indirectamente, en forma de cobre, de salitre, de boratos, etc.

El centro necesita, pues, del norte, i a su vez el norte mal puede subsistir sin los recursos que le proporciona el centro. Entre los artículos alimenticios, la carne ha experimentado en las poblaciones del norte un alza por demas considerable, i es indispensable procurarle fletes baratos.

Este punto debe, pues, considerarse con atencion preferente, i si se ha de tomar una parte de la renta que produce el salitre para fomentar la marina mercante, seria del caso considerar si no convendria suprimir o reducir a la mitad el derecho de dos pesos oro por tonelada sobre los vapores que trasportan a las provincias del norte los productos de la zona central; pero ántes de formular indicacion, deseaba saber si esta idea encuentra acogida de parte de los señores Senadores.

El señor **Claro Solar**.— La Comision, al aprobar el artículo 2.º, ha dedicado especial atencion precisamente a los diversos aspectos que este negocio tiene, i a los cuales ha llamado la atencion el honorable Senador de O'Higgins.

Desde luego, ha contemplado con interes no dificultar el acarreo de los productos encare-

ciendo los fletes de una manera permanente. Además, la Comision tuvo muy en cuenta las observaciones hechas por el honorable Senador de Atacama i las que ha venido haciendo la prensa sobre el particular.

A este respecto debo decir dos palabras. Los proyectos de proteccion a la marina mercante han corrido una suerte curiosa. Todos estamos de acuerdo en que el pais necesita una marina mercante propia. Un pais que, dada su configuracion especial, tiene una costa tan estensa que, comparada con la de otros paises, es relativamente enorme, carece, sin embargo, de fletes marítimos para ligar el centro con los extremos del territorio. Hoy por hoy, se encuentra en una situacion realmente lastimosa a este respecto, pues no tiene medios de acarrear sus productos, hasta el punto de que artículos de primera necesidad, que se producen en abundancia en la zona central, no puedan llegar a los extremos del territorio i tengan que ser traídos de Lisboa o de Norte América. Esto se debe precisamente a que el pais no cuenta con marina mercante.

Pero es necesario no perder de vista que para poder contar con marina mercante necesitamos hacer en Chile lo que sobre este particular han hecho todas las naciones.

Si Inglaterra preconiza la libertad del tráfico marítimo es porque ha llegado a poseer la principal marina del mundo. El año 13 tenia una marina mercante que ascendia a un total de diecinueve millones de toneladas. Mientras tanto, Alemania, que ha llegado a ocupar el segundo lugar, tenia solo un tonelaje que no llegaba a cinco millones.

El medio de proteccion es conocido: o bien esta proteccion es indirecta, protejiendo al pabellon con rebaja de derechos de internacion i de esportacion, o bien es una proteccion directa, por medio de primas.

En Chile hai una situacion especial: en el comercio de cabotaje el competidor principal de nuestra marina mercante ha sido, precisamente, la marina mercante extranjera, que llegaba a la costa con sus fletes ya realizados i que, habiendo arribado a un puerto austral del pais, tenia la oportunidad de poder tomar la carga que se le ofrecia i trasportarla con fletes realmente irrisorios, comparativamente con lo que representa el servicio de los capitales invertidos en una flota mercante.

Era indispensable, por lo tanto, establecer como base de la proteccion a la marina mercante nacional la contribucion de tonelaje, esta contribucion que deben pagar las naves que llegan de tarde en tarde a nuestra costa, aqueilas naves que en el lenguaje del comer-

cio ingles se llaman *tramps*, es decir, buques que hacen hoy un viaje a una parte i mañana otros a otra parte, o sea, que no son de línea permanente.

Tratándose de las compañías de navegacion que existen en la costa de Chile, esto es, la inglesa i la alemana, es evidente que no se va a alterar la situacion con este proyecto.

La compañía inglesa, por ejemplo, dedicará, como lo ha hecho constantemente, a la navegacion del Pacífico una parte determinada de su flota, la cual tomará la bandera nacional i será un hijo de esta gran compañía.

No creo, pues, que este proyecto vaya a influir en lo menor en los fletes, ni para las compañías extranjeras ni para las nacionales.

Esta contribucion que va a pagar la marina mercante nacional le va a ser devuelta en forma de primas que están calculadas, precisamente, en condiciones de que va a absorber la totalidad i aun mas de lo que los buques chilenos pagarán como contribucion de tonelaje.

Así es, que en realidad no se va a experimentar una alza de fletes de una manera permanente, como parece temerlo el honorable Senador por O'Higgins. Yo creo que para juzgar este proyecto, no debemos fijarnos en esta situacion del momento, en que el mundo se encuentra bajo la presion de la guerra europea que ha quitado del comercio marítimo fletes en un tercio a lo ménos del tonelaje existente antes de estallar el conflicto.

Se calcula, por ejemplo, en las estadísticas que se han hecho con motivo de la guerra, tomando en consideracion el número de vapores de los países aliados que han debido aprovechar para sus servicios militares i los vapores internados o que han tenido que encerrarse en los puertos de procedencia alemanes i austriacos, que para atender al comercio total hai hoy día poco mas de la mitad del tonelaje con que se atendía a la navegacion en los años de 1913 i 1914.

Esta situacion tendrá que variar; hoy mismo a pesar de la situacion por que atraviesa la Europa en guerra, los astilleros están dedicándose con toda actividad a la construccion de vapores, i mas tarde tendrán que reponer las pérdidas que experimenta hoy día la marina mercante, con motivo de la guerra de submarinos. De manera que si el día de mañana se restablece la paz, vamos a tener una crisis de fletes en el sentido estricto de la palabra, es decir, van a bajar en una proporcion realmente enorme.

Es necesario que estemos entónces preparados por una lei para evitar esos inconven-

nientes. Ahora el proyecto que discutimos tiene que contemplar por un lado la situacion de la marina mercante nacional i, por el otro la situacion que ha señalado el honorable Senador por O'Higgins, es decir, esta cuestion de los fletes. Si los buques extranjeros que vienen al país van a pagar una contribucion que no pagan los buques nacionales, en tal caso la lei seria una lei irritante que despertaria represalias, porque seria una lei que habria escluido del impuesto a las naves nacionales i habria establecido exclusivamente este derecho sobre las naves extranjeras, como lo proponia el proyecto de la Cámara de Diputados, lo que nos habria llevado talvez a una lucha que de ninguna manera es conveniente provocar.

Por eso la Comision establece la igualdad entre las naves extranjeras i nacionales, i la cuantía de este impuesto no sido materia de detenidas consideraciones.

Yo puedo afirmar al honorable Senador por O'Higgins que el cálculo que se ha hecho de dos pesos oro de 13 peniques por tonelada de registro para naves con mocion o propulsion mecánica i de cuarenta centavos por tonelada de registro para buques a la vela, es una contribucion realmente módica, que respecto a la marina mercante nacional va a estar de sobra compensada con la prima de navegacion.

Ademas, se trata de propender a la organizacion de una compañía nacional, a la que el Estado va a favorecer prestándole dinero en condiciones económicas.

En cuanto al temor que ha manifestado el señor Senador por O'Higgins de que se produzca una situacion desfavorable para el intercambio de productos en nuestras costas, no creo que se realice. Las naves inglesas que hacen este servicio pagarán la contribucion i, naturalmente, buscando la compensacion de este pago, se detendrán el mayor tiempo posible en nuestras costas haciendo en éstas mayor número de viajes al año.

El señor Aldunate — Yo abundo en las ideas jenerales que tiene el señor Senador por Aconcagua.

En varias ocasiones he tenido oportunidad de manifestar la necesidad de dictar leyes de proteccion a la marina mercante nacional, i me alegro de que este problema haya sido al fin estudiado e informado por la Comision.

La base de que el impuesto de tonelaje recaiga sobre las naves chilenas i extranjeras, me parece en jeneral conveniente.

Pero en las observaciones hechas por el señor Senador por Aconcagua, no encuentro una esplicacion satisfactoria para evitar que el

impuesto venga a gravar excesivamente los fletes de nuestros productos.

Se dice que las naves chilenas pagarán con gusto este impuesto porque para ellas será mui liviano, por pagarse una sola vez al año.

Una nave chilena podrá hacer muchos viajes entre Talcahuano o Valparaiso i las provincias del norte en cada año, de manera que el recargo que impondrá la contribucion fiscal a cada tonelada de mercadería que trasporte será insignificante. Pero no pasará lo mismo con las naves extranjeras, las cuales no podrán viajar a lo largo de nuestras costas mas de dos o tres veces en el año.

Si todo el comercio de cabotaje en nuestras costas se pudiera satisfacer con las naves nacionales, podríamos hacer abstraccion en buena hora de las naves extranjeras; pero como esto no podrá ocurrir, pues el tonelaje de nuestras naves nacionales es mui insignificante en comparacion con el que se necesita para trasportar las mercaderías que demandan las provincias del norte, forzosamente tendrán que detenerse en nuestros puertos las naves extranjeras para tomar carga destinada a otros puertos chilenos, i esto orijinará un recargo en los fletes como consecuencia de la contribucion que deberán pagar.

El señor **Claro Solar**.—Creo que una nave extranjera que haga dos o tres viajes a lo largo de nuestras costas no estará dispuesta a pagar la contribucion que crea este proyecto; las naves extranjeras que paguen esa contribucion se dedicarán esclusivamente al comercio de cabotaje en el país, pues si no hacen esto no se compensará el pago de la contribucion con lo que perciban por trasportes de mercaderías de un puerto a otro solo dos o tres veces al año. Una nave de la Compañía Inglesa, por ejemplo, que se dedique esclusivamente al cabotaje en Chile, sin hacer viajes a Europa, o sea, que haga el servicio que podría hacer una nave nacional, obtendrá ventajas que le sobra compensarán el pago de la contribucion. Voy a demostrar a Su Señoría con un caso práctico esta cuestion. El vapor *Aysen*, de la Compañía Sud-Americana, que tiene dos mil ochocientas setenta i seis toneladas de registro, deberá pagar cinco mil seiscientos pesos oro de dieciocho peniques como contribucion; pero ¿sabe Su Señoría cuánto percibirá por primas haciendo el cabotaje? Cincuenta i cinco mil sesenta i seis pesos, de acuerdo con la prima ofrecida por la navegacion i el millaje.

Al considerar el problema de la navegacion nacional, no se puede tomar en cuenta la contribucion aisladamente de los beneficios que

consulta el proyecto de primas en favor de las mismas naves gravadas; es preciso tomar en cuenta todo el conjunto de las disposiciones sobre esta materia, que la Comision ha estudiado i elaborado previamente, haciendo i rehaciendo sus proyectos repetidas veces.

Así se ha conseguido evitar el inconveniente de no tener con qué pagar las primas i de verse obligado el Estado a limitarlas, tal como sucede en Francia e Italia, naciones que tienen un máximo fijado para primas de construccion i un máximo para las primas de navegacion que deben repartirse a prorrata.

La Comision ha creido que no debia hacerse el prorrato de las primas i que debian rebajarse sobre la base del número de millas recorridas. Voy a insistir en mi ejemplo: el vapor *Aysen* puede recorrer en un año treinta mil millas, i como prima de navegacion vendria a percibir un total de cincuenta i cinco mil sesenta i seis pesos. Segun el plan del proyecto, esta misma nave no pagaria mas de seis mil pesos oro al año, por derechos de tonelaje. ¿Va a influir el monto de los derechos que ha de pagar esta nave, en el alza de los fletes? Evidentemente, nó, sobre todo cuando tiene asegurada una prima en relacion al recorrido que haga.

Ademas, si no se ponen estas contribuciones a las naves extranjeras según éstas las que van a llevarse todos los fletes, no modificándose la situacion desventajosa de nuestra Marina.

Doy las gracias al señor Senador por haberme permitido interrumpirle.

El señor **Aldunate**.—Como ha pasado la hora, señor Presidente, quedaré con la palabra, porque tengo que hacer todavía algunas otras observaciones i terminar la idea que estaba desarrollando cuando me interrumpió el honorable Senador de Aconcagua.

El señor **Charme** (Presidente).—Quedará Su Señoría con la palabra; i como ha llegado la hora, se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Ascensos en el Ejército i Armada

Constituida la Sala en sesion secreta, prestó su acuerdo para que S. E. el Presidente de la República pueda conferir los siguientes ascensos en el Ejército:

De jenerales de brigada a los coroneles don Víctor Rojas Arancibia i don Carlos Hartado Wilson.

Asimismo prestó su acuerdo para ascender a contra-almirantes de la Armada a los capitanes de navío don Luis V. López Salamanca, don Salustio Valdes Cortés i don Agustín Fontaine Calvo.