

as jeneraciones futuras a aquel de los dueños que no ha cancelado la patente. Luego se trata aquí de intereses fiscales, de intereses públicos, relacionados tambien con los intereses privados. Por eso yo seria de opinion que la lei dijera algo a este respecto.

El señor **Guerrero**.—Si el señor Senador me permite, verá que la lei resuelve claramente el caso. En uno de sus artículos dice:

«Los dueños de los buques son responsables de las trasgresiones de la presente lei cometidas por los capitanes.»

El señor **Blest Gana**.—Yo solo queria saber si la lei habia establecido algo a este respecto.

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—¿Hai alguna otra observacion que hacer?

El señor **Guerrero**.—Sirvase el señor Secretario dar lectura al art. 45 del proyecto i al de la Comision.

El señor **Secretario**.—El art. 45 del proyecto es como sigue:

«Ninguna nave podrá salir de un puerto de la República sin que se haya presentado a la autoridad marítima la licencia de salida firmada por la autoridad departamental, el rol del equipaje, la contrata de enganche estendida por la oficina respectiva, i una constancia de haberse practicado el reconocimiento de la nave, si el reconocimiento fuere obligatorio.

«La contravencion a lo dispuesto en este artículo será penada con una multa de 200 a 500 pesos.»

El mismo artículo propuesto por la Comision dice:

«Art. 45. Ninguna nave podrá salir de un puerto de la República sin que se haya presentado a la autoridad marítima la licencia de salida firmada por la autoridad administrativa del puerto, el rol del equipaje, la contrata de enganche estendida por la oficina respectiva, i una constancia de haberse practicado el reconocimiento de la nave, si el reconocimiento fuere obligatorio.

«La autoridad marítima, en vista de los precitados documentos, estenderá el decreto de «zarpe», estampando el sello de la oficina.

«La contravencion a lo dispuesto en este artículo será penada con una multa de 200 a 500 pesos.»

El señor **Guerrero**.—Como lo ve el Honorable Senado, la Comision ha agregado un nuevo inciso al art. 45, colocándolo entre el 1.º i 2.º incisos del proyecto orijinal. Este inciso agregado lo recomendó la Honorable Cámara de Diputados i la Comision lo aceptó; pero yo impugno la colocacion que se le ha dado, i opino por que se le coloque como artículo segundo separado al final del art. 4.º que trata del reconocimiento de la nave i licencia de salida, por dos razones: 1.ª porque el decreto de zarpe es el último trámite que se corre para despachar una nave; i 2.ª porque dándole la colocacion que tiene, resulta que el capitan del puerto queda penado con una multa de 200 a 500 pesos cuando sin justa causa no pone el decreto de zarpe, siendo que es otra la pena que imponen las leyes a los funcionarios públicos que no cumplen con sus deberes, llevando consigo la indemnizacion de perjuicios, indemnizacion que en un caso como aquél es debida i no se podria omitir.

Por estas consideraciones, hago indicacion para que se quite dicho inciso del lugar en que lo coloca

la Comision, i se ponga como artículo al final del título 4.º redactándolo en esta forma «La autoridad marítima expedirá a favor de las naves que cumplen con las prescripciones del presente título, el decreto de zarpe «consignándolo en la licencia de salida.»

El señor **Blest Gana**.—Yo desearia saber si hai algo en la lei sobre oficinas de enganche de marineros, porque lo que hoi hai establecido, es algo intolerable

El señor **Guerrero**.—Sí, señor, hai un artículo.

El señor **Blest Gana**.—Pediria que se le diera lectura.

El señor **Guerrero**.—Si Su Señoría tiene un poquito de paciencia, voi luego a llegar a ese punto.

El señor **Blest Gana**.—Está bien, señor.

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—Si ningun señor Senador hace uso de la palabra, daremos por aprobada la indicacion que acaba de formular el señor Senador por Concepcion.

Aprobada.

El señor **Guerrero**.—Suplico al señor Secretario de lectura al artículo 47 de la Comision.

El señor **Secretario** (leyendo).—«Art. 47. Aun cumplidos estos requisitos, las autoridades marítimas impedirán la salida de toda nave nacional, de toda nave extranjera que haga el comercio de cabotaje i de toda nave extranjera que en el viaje que va a emprender deba tocar en algun puerto de Chile, si hallaren que la carga está mal estivada o temieren fundadamente un siniestro.

«Si por causa de la mala estiva de la carga, la nave naufragare o sufiere siniestro mayor, la autoridad marítima que permitió su salida i el capitan que se hiciere a la mar, contrariando la orden de la autoridad marítima, serán castigados con presidio mayor en su grado mínimo, i el capitan, ademas, no podrá en adelante desempeñar cargo alguno en la marina nacional.»

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—En este momento se ha retirado un señor Senador, i no queda número en la Sala.

El señor **Larrain Moxó**.—Pido al señor Presidente que asocie al señor Sotomayor a la Comision de Hacienda. El señor Valenzuela Castillo piensa retirarse pronto al campo, i el señor Varas no podrá talvez asistir a las reuniones a causa de sus muchas ocupaciones. De manera que talvez no podrá reunirse la Comision.

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—Quedaría nombrado el señor Sotomayor en lugar del señor Edwards, ya que, como la Cámara lo sabe, este señor Senador no ha asistido nunca.

Se levanta la sesion

Se levantó la sesion.

M. GUERRERO BASCUÑAN,
Redactor de sesiones.

SESION 15.ª EXTRAORDINARIA EN 31 DE DICIEMBRE DE 1877.

Presidencia del señor Reyes.

SUMARIO.

Aprobacion del acta.—Cuenta.—A indicacion del señor Ministro de Hacienda, se pasa a tratar del proyecto de empréstito presentado por el Poder Ejecutivo; el informe de la Comision es aprobado por unanimidad i sin debate.—El señor Matte propone el nombramiento de una Comision de Senadores que

unida a otra de la Cámara de Diputados, se ocupen con el Supremo Gobierno de estudiar el sistema tributario del país.—En vista de algunas observaciones del señor vice-Presidente, el señor Ministro retira su indicacion.—Se pasa a tratar de la lei de navegacion.—El señor Guerrero propone una modificacion al art. 47 del proyecto; el señor Ministro de Relaciones Exteriores propone tambien una enmienda en el art. 41; combatida esta última por el señor vice-Presidente, se procede a tomar votacion sobre el artículo formulado por la Comision.—No habiendo número suficiente para formar Sala, se levanta la sesion.

Asistieron los señores Guerrero, Guzman, Huidobro, Larrain, Marcoleta, Pedregal, Perez Rosales, Salas, Sotomayor, Ureta, Urmeneta, Valenzuela Castillo i los señores Ministros del Interior, de Relaciones Exteriores i de Hacienda.

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—Quisiera preguntar al señor Senador por Concepcion si no hai algun error de copia en el acta, cuando hablando del inciso 2.º del art. 21, emplea las palabras *vendir su viaje una nave*; no sé, por otra parte, si este es un término náutico.

El señor **Guerrero**.—Si, señor. En la lei del año 36 se encuentra la misma espresion.

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—Si ningun señor Senador hace objecion, daremos por aprobada el acta.

Aprobada.

En seguida se dió cuenta.

Del siguiente informe de la Comision de Hacienda:

Honorable Cámara:

«Vuestra Comision de Hacienda ha examinado el proyecto de lei por el cual el Presidente de la República pide autorizacion para emitir obligaciones de tesorería que produzcan tres millones de pesos i para contratar un empréfito interior de quinientos mil pesos efectivos, por medio de la enajenacion de bonos que ganen ocho por ciento de interes anual i con dos por ciento de amortizacion acumulativa.

«El primero de estos empréfitos será destinado a cubrir el déficit que quedó a fines de 1876; a saldar la diferencia que resultará en 1877 entre la renta i los gastos públicos i al pago de libramientos i deudas pendiente por trabajos realizados en obras públicas.

«La Comision, despues de oír al señor Ministro de Hacienda i en vista de la sensible disminucion que ha habido en el presente año en las principales rentas nacionales i el aumento en los gastos estraordinarios motivados por las causas que espresa el mensaje del Presidente de la República, cree que debe proveerse al Ejecutivo de los recursos necesarios para sostener el crédito del Estado i no paralizar los servicios indispensables en las obras públicas próximas a su terminacion.

«La Comision ha deliberado tambien sobre el modo en que debía usarse del crédito público para obtener estos recursos i ha optado por el propuesto en el proyecto, esto es, por la emision de una deuda flotante. Ha considerado que será conveniente a los intereses públicos dar un tiempo suficiente para poder apreciar con datos precisos i exactos la influencia que tengan en las rentas nacionales las medidas que se adopten para aumentar las ordinarias, hoy tan desproporcionadas a los gastos por el recargo permanente que impone el servicio anual de los empréfitos. Antes del vencimiento de las obligaciones que se emitan, podrán estimarse cuáles serán

las sumas que haya de consolidarse por medio de un empréfito definitivo i los nuevos arbitros para servirla.

«A indicacion de uno de los miembros de la Comision i con aceptacion del señor Ministro de Hacienda, se acordó proponer que se modifique el inciso 2.º del artículo 1.º, ampliando a dos años el máximo del tiempo que pueden estar en circulacion las obligaciones que se emitan. Dicho inciso quedaria como el orijinal, i se sustituiria la frase «dieciocho meses» por los «dos años.» Con esta pequeña modificacion, la Comision opina por que se apruebe el artículo 1.º del proyecto.

«Las rentas ordinarias en el presente año no excederán, segun los antecedentes que ha tenido la Comision, de 13.800,000 pesos, superiores solo en 308,000 pesos a las del año de 1873, en el que los gastos de la misma clase fueron de 12.770,969 pesos: éstos excederán en 1878 de 17.000,000 de pesos con el servicio de estos nuevos empréfitos. Aunque el incremento i desarrollo de las principales fuentes de entradas, en épocas normales, puede contribuir a restablecer el equilibrio perdido entre éstas i los gastos, no es prudente esperar este resultado ántes de algunos años, atendida la postracion en que se encuentra el comercio i la industria nacional.

«El costo del servicio anual de nuestra deuda interior i exterior, va a ser de mas de 6.300,000 pesos, suma que corresponde a un 40 por ciento próximamente del término medio de nuestras rentas ordinarias los últimos tres años. Esta desproporcion manifiesta la necesidad de buscar nuevos recursos permanentes, a la vez que continuar en los propósitos manifestados por el señor Ministro de Hacienda, de reducir los gastos públicos.

«La Comision, al recomendar a la Honorable Cámara la aprobacion de esta parte del proyecto, lo hace con la esperanza de que los medios que se adopten para la reduccion de los gastos i para el fomento de las rentas, evitará en lo sucesivo el empleo de empréfitos permanentes para salvar los Presupuestos de gastos ordinarios.

«El segundo empréfito a que se refiere el art. 3.º del proyecto está destinado a la continuacion de los trabajos del ferrocarril entre Curicó i Angol. A este respecto la Comision se propuso el estudio de los puntos siguientes: 1.º oportunidad del empréfito que autoriza; 2.º forma en que debiera negociarse.

«La obra de este ferrocarril está aun inconclusa; se hacen estudios sobre la clase de puentes que convenga establecer en los grandes rios que atraviesa i es aun desconocido el importe total de los trabajos necesarios para que quede concluida. Pero es notorio que el costo de todas esas obras no podrá atenderse con las rentas ordinarias i que habrá que apelar al crédito nacional. Sin estos precisos antecedentes, la Comision habria preferido que se postergase la concesion de la autorizacion pedida hasta que, hechos los estudios que faltan i presentados los respectivos presupuestos, el Congreso estuviese en aptitud de conceder al Ejecutivo todos los fondos precisos para la terminacion de una obra tan importante.

«Sin embargo, el señor Ministro del Interior manifestó la conveniencia de realizar en 1878 algunos trabajos que hagan mas espedito i seguro el servicio de esa vía férrea, hoy interrumpida en varios

puntos. El tráfico se hace a la vez que con muchas molestias para el público, con gran recargo de los gastos de explotación i habrá además que atender a la terminación de algunas estaciones inconclusas. Ante esta necesidad urgente, la Comisión ha creído de su deber recomendar a la Honorable Cámara la aprobación del artículo 3.º en la forma que lo indicará mas adelante. Con los 500,000 pesos que produzca este empréstito, si es autorizado, i con los 150,000 pesos que se han incluido en el Presupuesto de 1878, para la misma obra, podrán emprenderse los trabajos mas esenciales i premiosos, i aun darse principio a algunos de los grandes puentes en estudio. Desde que este último empréstito ha de formar parte de otro mayor que comprenda el importe de todos o la mayor parte de los trabajos por realizar, era natural que se hubiese preferido una forma provisoria, como lo es la emision de obligaciones de tesorería i que se hubiera incluido la autorización del artículo 3.º en la del 1.º del proyecto.

«Así lo creyó la Comisión; pero el señor Ministro del Interior le manifestó que tenia antecedentes para esperar que los principales trabajos por ejecutar en el ferrocarril podrian contratarse con la condición de ser pagados en bonos de la deuda interior, estimados a un precio conveniente para el Estado i que este mismo sistema podria adoptarse en los trabajos posteriores.

«La Comisión ha notado algunas pequeñas omisiones en la redacción de este artículo que conviene salvar. No se ha determinado la forma del pago de intereses ni la de la amortización; no se ha reservado el Gobierno la facultad de hacer amortizaciones extraordinarias ni determinado el valor de los bonos que se emitan.

«El art. 3.º, cuya aprobación propone la Comisión, es el siguiente:

«Se autoriza tambien al Presidente de la República, por el término de dos años, para contratar un empréstito interior que produzca hasta la cantidad de 500,000 pesos, por medio de la emision de bonos que ganen 8 por ciento de interes anual con 2 por ciento de amortización acumulativa, tambien anual, pagaderos por semestres vencidos. La amortización se hará por sorteo i a la par, pudiendo el Presidente de la República ordenar amortizaciones extraordinarias en la misma forma propuesta.

«Los bonos serán de ciento quinientos i mil pesos cada año.

«Con las modificaciones espresadas, la Comisión opina por la aprobación del proyecto que se le ha remitido a exámen.

«Sala de la Comisión, diciembre 31 de 1877.—*Jerónimo Urmeneta.—Rafael Sotomayor.—Manuel Valenzuela Castillo.—Rafael Larrain M.*»

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—Continúa la discusión del proyecto de navegación.

El señor **Matte** (Ministro de Hacienda).—Rogaría al Senado se sirviera tomar en cuenta el proyecto de empréstito presentado por el Ejecutivo, informado ya por la Comisión, como lo acaba de ver el Senado.

Estamos en el último dia del año i creo que la lei de navegación podria esperar algunas horas.

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—Si no hai oposición, se dará por aprobada la indicación del señor Ministro.

Aprobada.

En discusión particular el proyecto.

El señor Secretario dá lectura a la parte dispositiva del informe que figura en la cuenta. Los tres artículos de que consta el proyecto de empréstito son aprobados por unanimidad i sin debate.

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—Estando concluido el proyecto, pasaremos a la orden del dia.

Sin embargo a propósito de este proyecto, yo me voi a permitir hacer algunas observaciones. Con mucho dolor de mi corazón veo que por tercera vez se recurre al arbitrio de llenar el déficit del Presupuesto ordinario con empréstitos. Si hubiera de continuarse en este camino, es seguro que llegaríamos a la ruina del Tesoro nacional. Pero hai necesidades urgentes, deberes imperiosos que obligan a las Cámaras a conceder este recurso extraordinario solicitado por el Ejecutivo.

Creo llegado el caso de que los hombres públicos pongan el hombro con toda su fuerza i con toda su energía a la reforma de nuestro sistema tributario. Si esa reforma no se realiza, el porvenir del país no puede ser sino escesivamente luctuoso. Vivir de prestado para la satisfacción de las necesidades ordinarias, es una locura en un individuo particular, pero es locura mayor todavía tratándose de un Estado.

Si las necesidades públicas no se pueden satisfacer, aun reducidas a lo mas estrecho, con los recursos ordinarios actuales, justo es que esos recursos se aumenten, e indudablemente ese aumento no puede hacerse sin reformar las contribuciones. Deber es, pues, de todo hombre público poner mano a la obra con toda energía. Esto es lo que yo espero de la inteligencia i del patriotismo del señor Ministro de Hacienda.

El señor **Matte** (Ministro de Hacienda).—Aguardaba solo, señor vice-Presidente, que el Senado habiera dicho su última palabra sobre este proyecto, para pedirle que nombrase una Comisión de aquellos de sus miembros que mas se distinguen en materia de finanzas, para que en union de otra nombrada por la Cámara de Diputados, estudie a fondo durante el receso del Congreso, el estado de la Hacienda pública, porque a mas de la reforma de nuestro sistema tributario, es tiempo ya de empezar a pensar en las reformas administrativas, como la reorganización de las oficinas públicas que pueden colocarse en un pié tal que ocasionen menores desembolsos i hagan un mejor trabajo.

Por esta razón, me permito hacer indicación formar al Senado para que nombre la comisión que le indicado.

Viendo el Gobierno lo angustiado del tiempo no ha querido tomar medidas de mas alcance que las tomadas hasta ahora, i además la discusión del Presupuesto se ha ocupado todo el tiempo, de que podia disponer en este año.

Esto último, sobre todo, ha influido poderosamente en que el Gobierno no haya dado un impulso sério a las medidas que la situación reclama con tanta urgencia.

Creo que una medida como la que solicito del Senado, puede allanar las dificultades que pudiera traer consigo la discusión de cualquier proyecto administrativo, i no parece que su adopción seria mas conveniente para las medidas en proyecto, i al mismo tiempo de mucha mas espedición.

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—Ha oído el Senado la indicación formulada por el señor Ministro de Hacienda.

Sin embargo, tengo que hacer una observación para calificar el carácter que hubiera de tener esa medida.

En las pocas palabras que pronuncié anteriormente, el Senado vería que me diriji al señor Ministro de Hacienda por cuanto nosotros tenemos inconveniente constitucional para ocuparnos de contribuciones.

En el Senado no hai iniciativa. Si esa iniciativa hubiera existido, creo que habria muchos compañeros que se habrian asociado al que habla para trabajos de esta naturaleza, haciendo uso de nuestra propia iniciativa. Pero ella nos está completamente negada.

Por eso me he limitado a recomendar al señor Ministro esos trabajos.

La Comisión que Su Señoría propone, indudablemente puede traer muchos beneficios. Ocurriendo al patriotismo de los señores Senadores i Diputados, puede arribarse a un resultado mui satisfactorio; pero esa Comisión no podria ser sino gubernativa, porque los señores Senadores que la compusiesen no podrian tener derecho de presentar proyectos a la Cámara de Diputados. Las resoluciones de esa Comisión no podrian comunicarse a la Cámara de Diputados por nadie, sino por el Presidente de la República. Los señores Senadores serian desautorizados para dirijirse a la Cámara de Diputados.

De modo que creyendo que la Comisión seria mui ventajosa, creo tambien que no puede ser sino administrativa.

Talvez seria preferible que el Supremo Gobierno requiriese el patriotismo del número de Senadores i Diputados que tuviese a bien, para que lo ilustrase o informase sobre la presente cuestión. De otro modo encontraria yo un inconveniente realmente insuperable.

No sé si esté equivocado i querria oír al señor Ministro sobre el particular.

El señor **Matte** (Ministro de Hacienda) —Yo no tengo inconveniente, sino que, por el contrario, acepto con mucho gusto el modo de ver del señor vice-Presidente.

Yo, señor, al hacer esta indicación habria deseado que la Comisión hubiera ido revestida del prestigio que lleva consigo el nombramiento de cada una de las Cámaras. De este modo habrian concurrido los dos poderes públicos llamados a dictar las leyes, i el trabajo habria sido mejor atendido en el país, i probablemente mucho mas fructuoso, porque el Congreso mismo habria delegado su confianza en cierto número de sus miembros.

Me parece fundada la opinión del señor vice-Presidente, i llegado el momento, el Gobierno se dirijirá al patriotismo de los señores Senadores i Diputados, pidiéndoles su concurso para entrar de lleno en un negocio tan sério.

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—Parece que no tiene ya lugar la indicación del señor Ministro. Continuaremos, en tal caso, la discusión del proyecto en que estábamos.

El señor **Guerrero**.—Continúo, señor vice-Presidente, las observaciones que dejé pendientes en la sesión anterior, i no tema el Honorable Senado que

por mi parte ocupe su atención por mas de veinte o treinta minutos.

Tenga la bondad, señor Secretario, de dar lectura al art. 47 del proyecto de la Honorable Cámara de Diputados i al que en su reemplazo formuló la Comisión del Senado.

El señor **Secretario**.—El art. 47 aprobado por la Honorable Cámara de Diputados es como sigue:

«Aun cumplidos estos requisitos, las autoridades marítimas impedirán la salida de toda nave nacional, de toda nave extranjera que haga el comercio de cabotaje i de toda nave extranjera que en el viaje que va a emprender deba tocar en algun puerto de Chile, si encontraren que la carga está mal estivada i temieren fundadamente un siniestro.

«Si por causa de la mala estiva de la carga, la nave naufragare o sufiere siniestro mayor, la autoridad marítima que permitió su salida, será responsable.

«El capitán que se hiciere a la mar, contrariando la órden de la autoridad marítima, será castigado con presidio mayor en su grado mínimo, i en adelante no podrá desempeñar cargo alguno en la marina nacional.»

El que propone la Comisión dice:

«Art. 47. Aun cumplidos estos requisitos, las autoridades marítimas impedirán la salida de toda nave nacional, de toda nave extranjera que haga el comercio de cabotaje i de toda nave extranjera que en el viaje que va a emprender deba tocar en algun puerto de Chile, si hallaren que la carga está mal estivada o temieren fundadamente un siniestro.

«Si por causa de la mala estiva de la carga, la nave naufragare o sufiere siniestro mayor, la autoridad marítima que permitió su salida i el capitán que se hiciere a la mar, contrariando la órden de la autoridad marítima, serán castigados con presidio mayor en su grado mínimo, i el capitán, además, no podrá en adelante desempeñar cargo alguno en la marina nacional.»

El señor **Guerrero**.—Como se vé en la primera parte de los artículos leídos, se concede a la autoridad marítima una facultad enorme para impedir la salida de las naves a que ella se refiere, si hallase que la carga está mal estivada o temiere fundadamente un siniestro, i nada dice quién debe resolver la cuestión de impedir la salida de ella si se hace controvertible. A mi juicio, conviene en este caso dar anuencia a la autoridad administrativa, para que con su acuerdo se suspenda esa salida, por ser esta autoridad la que otorga la licencia cuyos efectos se trata de suspender. Habiendo discordia resolverá en última instancia la comisión de reconocimientos establecida en el tít. 4.º.

En la facultad concedida a la autoridad marítima, se exceptúan a las naves extranjeras que cargan en Chile con destino a puertos extranjeros, i conviene exceptuar tambien a las naves que hacen el comercio de escala, desde que ambas se encuentran por los tratados vijentes colocadas en el mismo pié, como puede verse en el art. 9.º del celebrado con Cerdeña en 10 de mayo de 1853 i el art. 2.º del celebrado con Francia en 17 de mayo del mismo año 1853.

En consecuencia, propongo en reemplazo del art. 47 el siguiente: «Aun cumplidos estos requisitos, la autoridad marítima con prévio conocimiento i acuerdo de la autoridad administrativa, suspende-

rá la salida de toda nave que se encontrare mal estiva o temiere fundadamente un siniestro. En caso de discordia, resolverá en última instancia la comision de reconocimiento.

«Exceptuáanse de la regla anterior las naves extranjeras que hagan el comercio de escala o que emprendan viaje directo al extranjero.

«Si por causa de manifiesta mala estiva o sobrecarga, la nave naufragare o sufiere siniestro mayor, la autoridad marítima que permitió su salida, será responsable de su omision.

«El capitán que se hiciere a la mar, contrariando la orden de la autoridad marítima, será castigado con presidio mayor en su grado mínimo, i en adelante no podrá desempeñar cargo alguno en la Marina Nacional.

«En la redaccion de los incisos 2.º i 3.º he preferido la de la Cámara de Diputados aclarándola un poco i dándole al mismo tiempo su verdadero sentido a la palabra *estiva*. En el caso que la autoridad marítima cometa un delito, ¿cuál es él? Indudablemente que es omision o inobservancia de los deberes de su cargo, lo que puede traer resultados mas o ménos funestos i no es justo condenarlos siempre con una misma pena. A mas, no se divisa conveniencia alguna en alterar el castigo impuesto por los Códigos Penal i Naval a los empleados de sus fueros que no cumplan con sus deberes.

El señor **Alfonso** (Ministro de Relaciones Exteriores).—Por mi parte iba a hacer respecto del art. 47 una observacion análoga a la que ha hecho el Honorable Senador por Concepcion, en el punto a que acaba de referirse. Respecto de ese artículo, tanto el proyecto de la Cámara de Diputados como el del Senado no guardan perfecta conformidad con lo indicado por el Honorable Senador, i esta es una dificultad mui grave. Por lo tanto, yo me permito rogar al Honorable Senado que acepte la indicacion hecha por el Honorable Senador por Concepcion.

Pero ya que hago uso de la palabra, el Senado me va a permitir hacer una lijera observacion respecto del art. 41. En este artículo aprobado por la Cámara de Diputados, se establece:

«1.º Ninguna nave nacional podrá emprender viaje a puerto extranjero sin que previamente se reconozcan sus condiciones de navegabilidad;

«2.º Igual disposicion se aplicará a las naves extranjeras sobre cuyas aptitudes de navegabilidad se abriguen dudas, previa anuencia del Cónsul respectivo, a quien se dará aviso oportunamente.»

A estos dos incisos la Comision del Senado agregó otro en estos términos:

«Si la nave extranjera insistiere en exigir su licencia de salida, se le concederá, espresando en ella el estado de innavegabilidad en que se encuentra; pero no le será permitido embarcar pasajeros ni marineros chilenos o extranjeros, que no tengan conocimiento del estado del buque.»

Yo encuentro que la disposicion contenida en aquellos dos incisos podria ser reemplazada por otra en esta forma:

El inciso 1.º del proyecto de la Cámara de Diputados tal como está.

«Inciso 2.º Si se abrigare dudas sobre las aptitudes de navegabilidad de una nave extranjera, la autoridad marítima dará parte al Cónsul de la nacion si lo hubiere; en caso contrario, procederá a

hacerlo reconocer en conformidad al inciso anterior.»

La razon que tengo para proponer esta indicacion es que viniendo a introducirse en el tercer inciso una modificacion sobre una materia lejislada en el mismo proyecto, como se vé en el título 10.º, que trata del transporte de pasajeros, al hacer referencia a esa misma materia, viene a introducir una confusion que yo trato de salvar por medio de la indicacion que yo tengo el honor de proponer.

En consecuencia, hago indicacion para que se sustituyan los incisos 2.º i 3.º del art. 41 por los que acabo de leer.

Respecto del art. 42 que dice: «Las naves que se dediquen a la navegacion del cabotaje, tanto nacionales como extranjeras, serán reconocidas cada año, si son de vela, i cada seis meses, si son de vapor», tengo que observar que no seria inútil agregar en esta disposicion que el reconocimiento se efectuase siempre en un puerto mayor; porque no siempre puede hacerse de una manera eficaz en un puerto menor; i como se trata de reconocimientos hechos dos veces en el año, a lo mas, no veo por qué no espresar en la lei el precepto que he indicado.

El señor **Guerrero**.—Por mi parte me parece conveniente manifestar al señor Ministro lo que dispone el art. 44 del proyecto. Ese artículo dice así:

«El reconocimiento de la nave será practicado por una comision compuesta de la autoridad marítima del puerto i dos peritos, uno nombrado por la Comandancia Jeneral de Marina, cada año, i en su defecto, por la autoridad departamental, i el otro por el dueño de la nave o su representante. Los servicios de estos peritos serán remunerados por el dueño del buque, i la cuantía de la remuneracion será fijada por reglamento.»

Me parece que lo que este artículo dispone basta para la idea que se propone el señor Ministro.

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—¿Cuál es la indicacion formulada por el Honorable Ministro de Relaciones Exteriores, respecto del art. 41?

El señor **Alfonso** (Ministro de Relaciones Exteriores).—Suprimo el inciso 2.º del proyecto de la Cámara de Diputados, dejando subsistente el 1.º, i agregó a éste el inciso que he leído.

Suprimo tambien el tercer inciso, esto es, el agregado por la Comision.

El señor **Reyes** (vice-Presidente).—Yo me permito observar a esa indicacion que por mi parte no tendria inconveniente en que se agregase a ese artículo, fuera de la necesidad de dar parte al cónsul de la nacion a que pertenece la nave, dar parte tambien a la autoridad marítima para que ésta observe si la nave está o nó en estado de navegar, por estar podrida u otra causa.

Dice el señor Ministro que se dará parte al cónsul, i asunto concluido. De manera que ese buque que va a partir puede embarcar pasajeros nacionales i extranjeros para hacerlos sucumbir a una milla de distancia del puerto.

Yo creo que la autoridad tiene el derecho de no entregar a individuos a merced de contingencias que ha podido prever.

¿Qué es lo que dice el artículo propuesto por el Senado?

«Ninguna nave nacional podrá emprender viaje

a puerto extranjero, sin que previamente se reconozcan sus condiciones de navegabilidad.

«Igual disposicion se aplicará a las naves extranjeras sobre cuyas aptitudes de navegabilidad se abriguen dudas, previa anuencia del cónsul respectivo, a quien se dará aviso oportunamente.»

El señor Ministro acepta la primera parte.

Pero a continuacion agrega la Comision:

«Si la nave extranjera insistiera en exigir su licencia de salida, se le concederá, espresando en ella el estado de innavegabilidad en que se encuentra; pero no le será permitido embarcar pasajeros ni marineros chilenos o extranjeros, que no tengan conocimiento del estado del buque.»

I digo yo lo mismo, porque ¿permitirá la autoridad marítima que individuos inocentes e ignorantes vayan a esponer su vida? Indudablemente nó.

Por eso se agregó: «Si la nave extranjera insistiese en exigir su licencia de salida, se le concederá.»

De manera que no se impide la salida. Lo único que dice la Comision es esto: «pero no le será permitido embarcar pasajeros ni marineros chilenos o extranjeros que no tengan conocimiento del estado del buque.»

La Comision propone que al buque que se encuentre mal acondicionado para el viaje, no se le impida salir si así lo desea, pero con tal que se ponga en conocimiento de los marineros i pasajeros el peligro que pueden correr. No veo qué inconveniente pueda haber para que se consigne una disposicion tan clara i tan lójica como ésta en la lei. En consecuencia, creo que el Senado haria mui bien en aprobar el artículo 41 propuesto por la Comision.

El señor Alfonso (Ministro de Relaciones Exteriores).—Yo creo que no hai una diferencia sustancial entre la disposicion contenida en el artículo aprobado por la Cámara de Diputados i el que propone la Comision con mi indicacion. Esta contiene una disposicion que reconoce en los cónsules una atribucion que está contenida en tratados vijentes i que desconocida, puede dar lugar a desagradables dificultades. En ella se dice que reconociéndose que una nave que va a partir, está en mal estado, se ponga este hecho en conocimiento del cónsul. Es claro que este funcionario no permitirá que la nave salga si despues de practicado un reconocimiento, resulta que el hecho es efectivo. De manera que con mi indicacion se consigue el resultado que tanto el artículo aprobado por la Cámara de Diputados como el de la Comision, tiene en vista que una vez que se haya dado aviso al cónsul, este funcionario sabrá cumplir con su deber.

El proyecto de la Comision entra en ciertos pormenores que son mas bien de reglamentacion i que pueden dar lugar a entorpecimientos. Sin embargo, no insistiré mas en mi indicacion.

El señor Reyes (vice-Presidente).—En resumen, creo que toda la diferencia que hai entre el artículo de la Comision i el de la Cámara de Diputados, consiste únicamente en la agregacion que la Comision ha hecho, por la cual se establece que si la nave insiste en exigir su licencia de salida, se le concederá; pero no le será permitido embarcar pasajeros ni marineros sin que tengan conocimiento del estado en que se encuentra el buque. De manera que si el capitán del buque dice que se quiere ir, a pesar del

mal estado en que se encuentra el buque, porque tiene urjencia de llegar al puerto de su destino o al de su procedencia, la autoridad no se lo impide; lo único que se hace es no permitir que salga antes de poner en conocimiento de los pasajeros i marineros que el buque está en mal estado. Por consiguiente, no veo qué mal se haria con aprobar el artículo de la Comision.

Si no hai algun otro señor Senador que haga uso de la palabra, procederemos a votar.

En este momento el señor oficial de Sala avisa que no hai número para continuar la sesion.

El señor Alfonso (Ministro de Relaciones Exteriores).—Por encargo de mi Honorable colega el señor Ministro de Hacienda, pido que se pase a la otra Cámara el proyecto que se ha aprobado, relativo al empréstito, sin esperar la aprobacion del acta.

El señor Reyes (vice-Presidente).—Así se hará, señor Ministro.

Se me avisa que no hai número; por consiguiente, levantamos la sesion.

Se levantó la sesion.

M. GUERRERO BASCUÑAN,
Redactor de sesiones.

SESION 16.^a EXTRAORDINARIA EN 2 DE ENERO DE 1877.

Presidencia del señor Reyes
SUMARIO.

Aprobacion del acta.—Cuenta.—A indicacion del señor Ministro de Relaciones Exteriores, se pasa a tratar de las modificaciones introducidas por la otra Cámara en el Presupuesto de su departamento.—Despues de un ligero debate, las modificaciones son aprobadas.—Continúa la discusion de la lei de navegacion.—Las modificaciones propuestas a los arts. 40, 42, 47, 48, 49, 52, 53, 60, 62, 73 i 85 son aprobadas.—No habiendo número suficiente para formar Sala se levanta la sesion.

Asistieron los señores Encina, Elizalde, Guerrero, Huidobro, Ibañez, Marcoleta, Perez Rosales, Prats, Rosas Mendiburu, Salas, Sotomayor, Ureta, Valenzuela Castillo, Zañartu i el señor Ministro de Relaciones Exteriores.

Aprobada el acta de la sesion precedente, se dió cuenta del siguiente oficio de la otra Cámara:

«Santiago, diciembre 31 de 1877.—La Cámara de Diputados ha prestado su aprobacion al Presupuesto de Relaciones Exteriores i de Colonizacion para 1878, aprobado por el Honorable Senado, agregando una partida para atender a los gastos de una Legacion de primer orden en el Perú, igual a la del Presupuesto vijente, i reduciendo a una sola las partidas 8.^a i 9.^a»

«La partida agregada dice:

PARTIDA 2.^a

Legacion del Perú.

«Lei de 13 de julio de 1852.

«Item 1.º Sueldo del Ministro Plenipotenciario.....	\$ 9,000
— 2.º Sueldo del secretario.....	3,000
— 3.º Para gastos de escritorio i correspondencia.....	1,000

«Las partidas 8.^a i 9.^a, han quedado en esta forma:

PARTIDA 8.^a

Territorio de colonizacion de Angol.

«Item 1.º Sueldo de un ingeniero, lei de