

# Sesión 44.a extraordinaria en 15 de Diciembre de 1921

## PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES CLARO SOLAR Y CORREA OVALLE

### SUMARIO

El señor Concha don Luis Enrique, se refiere a la situación obrera de Coronel. — El señor Aguirre Cerda prosigue sus observaciones sobre instrucción primaria obligatoria y el reglamento respectivo. — Continúa la discusión del proyecto sobre reserva del cabotaje a la Marina Mercante Nacional. — Se levanta la sesión.

### ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Aguirre Cerda Pedro	Lyon Peña Arturo
Bañados Guillermo	Ochagavía Silvestre
Briones Luco Ramón	Quezada A. Armando
Bulnes Gonzalo	Rivera Guillermo
Concha Luis Enrique	Valenzuela Régulo
Edwards Guillermo	Yáñez Eliodoro
Garnham Luis	Zañartu Enrique
Letelier Silva Pedro	Zañartu Héctor

Y el señor Ministro de Guerra y Marina.

### ACTA

Se leyó y fué aprobada la siguiente:

Sesión 43.a Extraordinaria en 14 de Diciembre de 1921

Asistieron los señores Claro, Correa, Aguirre, Alessandri, Bañados, Briones, Bulnes, Concha S. don Juan E., Concha don Luis E., Echenique, Edwards, Errázuriz Tagle, Freire, Garnham, González Errázuriz, Huneeus, Letelier, Lyon, Ochagavía, Quezada, Rivera, Torrealba, Valenzuela, Yáñez, Zañartu don Enrique, Zañartu don Héctor y los señores Ministros del Interior, de Justicia e Instrucción Pública, de Hacienda y de Guerra y Marina.

Lefda y aprobada el acta de la sesión anterior, se dió cuenta de los siguientes negocios:

### Mensajes

Tres de S. E. el Presidente de la República.

Con el primero inicia un proyecto de ley sobre autorización a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para contratar una cuenta corriente por veinte millones de pesos para el pago de cuentas pendientes del ejercicio financiero de 1921.

Pasó a la Comisión de Agricultura, Industria y Ferrocarriles.

Con el segundo inicia un proyecto de ley sobre concesión de suplementos al ítem 34 de la partida 6.a del Presupuesto del Ministerio de Ferrocarriles, para cubrir excesos de gastos del Ferrocarril de Arica a La Paz.

Pasó a la Comisión de Presupuestos.

Con el tercero inicia un proyecto de ley sobre aprobación del presupuesto de entradas y gastos ordinarios de los Ferrocarriles del Estado para el año 1922.

Pasó a la Comisión Mixta de Presupuestos.

En la hora de los incidentes el señor Presidente pone en segunda discusión el voto propuesto en la sesión 41.a por el Honorable Senador por Ñuble, señor Alessandri, relativo a los servicios telefónicos, voto que había sido sometido a este trámite en la misma sesión.

El señor Freire ruega a los señores miembros de la Comisión de Ferrocarriles que procuren despachar a la posible brevedad el informe sobre el proyecto de contratación de una cuenta corriente de veinte millones de pesos para la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

El señor Lyon manifiesta que, como miembro de dicha Comisión, tendrá el mayor gusto en atender a los deseos expresados por el Honorable señor Senador por Bío-Bío.

El señor Echenique pide que se rectifique el error que aparece en la versión oficial de la sesión de ayer, y que consiste en atribuirle la afirmación de que el ex-Ministro de Hacienda señor Oyarzún, había proveído los empleos que el Gobierno había acordado con anterioridad dejar

vacantes. No ha hecho semejante inculpación al señor Oyarzún.

El señor Arancibia Laso hace dar lectura a un telegrama que ha recibido de Curicó en que se formulan cargos contra el señor Intendente, a fin de que el señor Ministro del Interior investigue lo que haya sobre el particular y ponga remedio a las irregularidades que existan.

El señor Zañartu don Héctor formula indicación a nombre del Honorable Senador por Concepción, señor Zañartu don Enrique, para que se acuerde celebrar sesión el día de mañana Jueves de 10 a 12 M., con el fin de seguir tratando del proyecto de reserva del cabotaje a las naves chilenas. Formula también indicación en su propio nombre, para que en el primer lugar de la tabla de la presente sesión se trate del proyecto sobre autorización para invertir hasta 150,000 pesos en los gastos que demande el funcionamiento de una comisión encargada de estudiar la reorganización de los servicios públicos.

El señor Aguirre Cerda contesta las observaciones formuladas en una sesión anterior por el Honorable Senador por Malleco, señor Bulnes, acerca del Reglamento dictado para la ejecución de la ley de Instrucción Primaria Obligatoria.

Se dan por terminados los incidentes.

Puesta en votación la indicación del señor Zañartu don Héctor, para tratar en el primer lugar de la tabla de la presente sesión del proyecto referente al estudio de la reorganización de los servicios públicos, es aprobada por asentimiento unánime.

Se ponen en seguida en votación las proposiciones referentes al proyecto de reserva del cabotaje a las naves chilenas, cuya resolución se acordó dejar para el término de la primera hora de la presente sesión, en la sesión de la mañana.

Se pone en votación la indicación del señor Presidente para sustituir el proyecto de la Cámara de Diputados por el artículo único siguiente:

"Sustitúyese el inciso primero del artículo 6.º de la ley N.º 3219, de 9 de Febrero de 1917, por el siguiente:

"Desde el primero de Enero de 1923, el transporte de carga entre los puertos de la República, exceptuado Punta Arenas, quedará reservado exclusivamente a las naves nacionales".

Votada nominalmente a petición del señor Zañartu don Enrique, esta indicación resulta desechada por 14 votos contra 8 y 3 abstenciones.

Votaron por la negativa los señores: Aguirre, Alessandri, Bañados, Briones, Concha don Luis E., Garnham, Letelier, Lyon, Ochagavía, Rivera, Torrealba, Valenzuela, Zañartu don Enrique y Zañartu don Héctor.

Votaron por la afirmativa los señores: Bulnes, Claro, Concha don Juan E., Correa, Edwards, González Errázuriz, Huneeus y Yáñez.

Se abstuvieron de votar los señores: Echenique, Errázuriz Tagle y Freire.

Se pone en seguida en votación la indicación del señor Rivera para sustituir el inciso 1.º del artículo 1.º del proyecto de la Honorable Cámara de Diputados por la disposición propuesta por el señor Presidente.

Se acepta esta indicación por asentimiento unánime.

Se pone en votación la indicación del señor Rivera para suprimir el inciso 2.º del mismo artículo 1.º y después de un empate de doce votos en favor y doce votos en contra, se resuelve mantener el inciso por quince votos contra nueve.

Se pone en votación la indicación del señor Edwards que dice como sigue:

"No obstante lo dispuesto en esta ley, las naves de compañías extranjeras que hayan hecho el transporte de carga y pasajeros en la costa del Pacífico, con itinerarios fijos durante más de diez años, quedan autorizadas para seguir haciendo el cabotaje hasta el 1.º de Enero de 1925".

Votada nominalmente esta indicación, a petición del señor Zañartu don Enrique, resulta rechazada por quince votos contra nueve.

Votaron por la negativa los señores Aguirre, Alessandri, Bañados, Briones, Concha don Juan Enrique, Concha don Luis E., Garnham, Huneeus, Letelier, Lyon, Torrealba, Valenzuela, Yáñez, Zañartu don Enrique y Zañartu don Héctor.

Votaron por la afirmativa los señores Claro, Correa, Echenique, Edwards, Errázuriz Tagle, Freire, González Errázuriz, Ochagavía y Rivera.

Se pone en discusión la indicación del señor Yáñez para agregar como inciso 3.º del artículo 1.º, el siguiente:

"Las naves extranjeras que sólo accidentalmente hacen viajes a puertos chilenos, no podrán hacer el cabotaje desde la promulgación de la presente ley".

Por asentimiento unánime se aprueba esta indicación.

La indicación para celebrar sesión especial el día de mañana Jueves de 10 a 12 M. con el fin de continuar la discusión del proyecto de reserva del cabotaje es aprobada por asentimiento tácito.

El señor Errázuriz Tagle, ruega al señor Alessandri que retire el voto formulado, referente al servicio de teléfonos, porque dentro de las prácticas parlamentarias podría ser estimado como un voto de censura.

El señor Alessandri declara que no ha tenido la más remota intención de darle ese alcance; que tiene la más absoluta confianza en el señor Ministro del Interior y que no tiene inconveniente en retirar el voto propuesto.

El señor Ministro del Interior agradece los conceptos y declaraciones del Honorable Senador por Ñuble.

Se da por retirado el voto y por terminados los incidentes.

Se suspende la sesión.

A segunda hora y conforme al acuerdo adoptado en la primera, se continúa la discusión ge-

neral del proyecto iniciado en un mensaje de S. E. el Presidente de la República sobre autorización para invertir hasta ciento cincuenta mil pesos en los gastos que demande el funcionamiento de una comisión encargada de estudiar la reorganización de los servicios públicos.

El señor Rivera propone en sustitución de dicho proyecto, el contra-proyecto siguiente:

#### PROYECTO DE LEY:

"Artículo primero. Autorízase al Presidente de la República para designar una comisión de siete funcionarios de la Administración, que estudie la reorganización general de los servicios públicos, creados tanto por la ley de Presupuestos como por leyes de carácter permanente.

Tres de los miembros de esta comisión, a lo menos, deberán ser primeros o segundos jefes de oficinas de Hacienda.

El Presidente de la República señalará las normas para el funcionamiento de la comisión y las facultades inspectivas de que estará dotada para el mejor desempeño de su cometido.

Artículo segundo. La comisión estudiará la reorganización de los servicios públicos tomando en cuenta su mayor economía y eficiencia. En consecuencia, podrá proponer la disminución de empleos y acumulación de funciones, aún sin atender a la rama del servicio público a que pertenezcan.

Deberá también someter al Ejecutivo, dentro del término de seis meses contados desde la fecha en que se proceda a su designación, un proyecto sobre Estatuto y Escalafón Administrativo, en el cual se clasificarán los servicios públicos por categorías y grados, de modo que sea posible, dentro de los mismos grados, trasladar funcionarios de un servicio en que haya exceso de personal a otro en que falte.

El proyecto indicará las normas y reglas precisas a que deberá ajustarse el Ejecutivo en la provisión de empleos públicos y en los casos de ascensos, suplencias, permutas, comisiones y traslados.

Artículo tercero. Mientras se dicta la ley de reorganización de los servicios y desde la fecha de la promulgación de la presente, no se proveerán las vacantes que se produzcan en los cargos de la Administración Pública, salvo que el Presidente de la República lo estime indispensable, y en tal caso el decreto de nombramiento deberá suscribirse por todos los Ministros del Despacho, dejándose testimonio en el mismo decreto de los fundamentos que se han tenido en vista para proceder en esa forma.

Se exceptúan de las disposiciones del presente artículo los jefes de oficina o servicio de la Administración, los funcionarios del orden judicial y el personal del Ejército y Armada.

Artículo cuarto. Autorízase a la Comisión Mixta de Presupuestos para que, previo acuerdo con el respectivo Ministro de Estado, pueda glosar los ítem del Presupuesto con la frase: "No se proveerá", sea que se refieran a em-

pleos creados por leyes de carácter permanente, o por la misma ley de Presupuestos.

Artículo quinto. En los casos de licencias, feriados y demás en que un empleado pueda apartarse temporalmente del desempeño de sus trativo, en el cual se clasificarán los servicios funciones, será reemplazado sin derecho a mayor remuneración, por empleado o empleados de la misma oficina que indique el jefe respectivo. Sólo se nombrará reemplazante a petición del jefe cuando sea absolutamente indispensable para el buen servicio y dejándose testimonio en el decreto de nombramiento de las razones que lo justifiquen.

Artículo sexto. Los miembros de la comisión y los del personal auxiliar, que también designará el Presidente de la República de entre los empleados de la Nación, gozarán, mientras dure la comisión, del sueldo asignado a sus respectivos empleos, y no tendrán la obligación de servir sus cargos permanentes, debiendo ser reemplazados en ellos por personal de las mismas oficinas a que pertenezcan, sin que tengan derecho a mayor remuneración que la asignada al empleo que desempeñan en propiedad.

Artículo séptimo. Esta ley comenzará a regir desde su publicación en el "Diario Oficial".  
—Guillermo Rivera".

El señor Rivera aduce diversas consideraciones en apoyo de su contra-proyecto.

Cerrado el debate, se aprueba en general el proyecto por asentimiento tácito.

En conformidad al Reglamento, queda para otra sesión la discusión particular.

Continuando en el orden de la tabla, se pone en discusión general el proyecto de presupuestos para el año 1922.

Se da lectura al informe respectivo de la Honorable Comisión Mixta.

Usan de la palabra los señores Edwards, Echenique, Ministro de Hacienda y Zañartu don Enrique, quien, por haber llegado la hora, queda con ella para la próxima sesión ordinaria.

Se levanta la sesión.

#### CUENTA

##### Se dió cuenta:

1.º Del siguiente mensaje de S. E. el Presidente de la República:

Conciudadanos del Senado y de la Cámara de Diputados:

Por ley N.º 3,709, de 30 de Diciembre de 1920, se postergó hasta el 31 de Diciembre del presente año el plazo fijado por la ley N.º 3,628, de 2 de Julio de 1920, para la conversión de la moneda de curso forzoso.

Pendiente la resolución del problema monetario y faltando sólo algunos días para el término del mencionado plazo, es indispensable acordar una nueva prórroga para efectuar la indicada operación.

En mérito de las consideraciones expuestas, oído el Consejo de Estado y con su acuerdo

para que pueda ser tratado en el actual período de sesiones extraordinarias, tengo el honor de someter a vuestra aprobación el siguiente

### PROYECTO DE LEY:

Artículo único.—Se posterga hasta el 31 de Diciembre de 1924 el plazo fijado por la ley N.º 3,709, de 30 de Diciembre de 1920, para la conversión de papel moneda de curso forzoso.

Santiago, a trece de Diciembre de mil novecientos veintiuno.— **Arturo Alessandri.— Francisco Garcés Gana.**

2.º De los siguientes oficios del Tribunal de Cuentas:

Santiago, 7 de Diciembre de 1921.—Su Excelencia el Presidente de la República, por decreto N.º 3,005, ha tenido a bien insistir en la toma de razón del decreto N.º 2,127, expedido por el Ministerio de Guerra, que fué representado por la I. Corte de Cuentas, y esta Corporación, en cumplimiento del deber que le impone el N.º X del art. 5.º de la ley de 20 de Enero de 1888, modificado por el artículo 11 de la ley 3,620, acordó comunicar al Soberano Congreso los antecedentes que con ellos tienen relación.

Por este decreto se declara que el Contador 1.º del Ejército, retirado, don Pedro Fílemón Zapata tiene derecho a una pensión de \$ 4,687.50, a contar desde el 1.º de Junio de 1920, la que se ordena pagar imputando el gasto correspondiente a 1920 al ítem 420 y el del presente año al 419 del Presupuesto vigente.

La Corte de Cuentas, de acuerdo con su dictamen de fecha 29 de Abril, recaído sobre este mismo expediente, estimó ilegal dicho decreto, porque el artículo 5.º de la ley N.º 3,636, de 26 de Julio de 1920, en el cual se funda para acordar el aumento de pensión del solicitante, dice: a los inválidos absolutos y relativos declarados tales en conformidad a la ley de recompensas de 22 de Diciembre de 1881, y a los que hicieron la campaña de 1879 y se encontraron en alguna acción de guerra, se les computará el monto de la pensión de retiro en conformidad a los sueldos que fija la presente ley. Quedan también comprendidos en la disposición que precede los jefes y oficiales de la Armada y del Ejército de línea, que por razón de sus funciones hubieran cooperado en Chile a las operaciones de la campaña contra el Perú y Bolivia, y los que con motivo de las operaciones bélicas se hayan trasladado al territorio enemigo dentro del tiempo comprendido entre el 1.º de Febrero de 1879 y el 21 de Mayo de 1884, fecha de la ratificación del Tratado de Ancón.

Ahora bien, consta de la hoja de servicios, que corre agregada a los antecedentes, que el señor Zapata no fué oficial de línea, sino movilizado del Batallón Angol y que no ha sido declarado inválido, ni se encontró en acción de guerra durante aquella campaña, y, por tanto, considero la Corte que no tiene derecho al aumento de pensión que este decreto le concede.

Lo que tengo el honor de poner en conocimiento de V. E., adjuntándole copias autorizadas de los decretos y de las actas de la I. Corte de Cuentas.

Dios guarde a V. E.— **Gustavo Ibáñez.**

Santiago, 10 de Diciembre de 1921.—Su Excelencia el Presidente de la República, por decreto N.º 3,052, ha tenido a bien insistir en la toma de razón del decreto N.º 1,061 del año próximo pasado, que fué representado por la I. Corte de Cuentas, y esta Corporación, en cumplimiento del deber que le impone el N.º X del art. 5.º de la ley de 20 de Enero de 1888, modificado por el artículo 11 de la ley 3,620, acordó comunicar al Soberano Congreso los antecedentes que con ellos tienen relación.

Por este decreto se ordena extender nueva cédula de retiro absoluto a favor del teniente de Ejército don Alfredo Jaramillo Ríos, con la pensión anual de \$ 1,750.00, equivalente a las 14/40 avas partes del sueldo de actividad asignado por la ley 2,644, de 1912, al empleo de teniente 1.º: la que le será abonada por la Tesorería Fiscal de Tacna a contar desde la fecha del mismo decreto. Se dispone, además, que se le pague las diferencias de pensiones en conformidad a las leyes posteriores dictadas sobre la materia, a contar desde el 16 de Marzo de 1898.

Consta de los antecedentes que el señor Jaramillo prestó servicios militares durante nueve años 2 meses y 24 días, y que obtuvo cédula de retiro absoluto del Ejército por Decreto Supremo de 10 de Julio de 1893.

Para extenderle ahora esta nueva cédula, el Supremo Gobierno le considera de abono los servicios civiles que prestó el señor Jaramillo como preceptor ayudante en la Inspección Primaria desde el 1.º de Diciembre de 1872 hasta el 31 de Enero de 1875, y desde el 1.º de Agosto de 1875 hasta el 31 de Diciembre de 1878, o sea 5 años 7 meses.

Teniendo presente: que las disposiciones legales que reglan en materia de abono de servicios civiles prestados por militares, a la fecha en que el ocurrente obtuvo su retiro del Ejército, eran la Ordenanza General del Ejército y la ley de 7 de Julio de 1883; que la primera en su artículo 19, establecía que el militar retirado temporalmente antes de haber cumplido 6 años de servicios, sería preferido en la provisión de cualquier empleo civil, según sus aptitudes, y que, si fuere llamado nuevamente al servicio le serían de abono los años que hubiere servido en el Ejército y que la ley de 1883 contenía análoga disposición, la Corte de Cuentas estimó ilegal el referido decreto por considerar que el señor Jaramillo no tiene derecho a que se computen, para los efectos de su retiro del Ejército, los servicios civiles prestados con anterioridad a su ingreso a él, ya que no le son aplicables ni la Ordenanza General, ni la ley del 83 citadas.

Por otra parte, en cuanto a lo dispuesto en el artículo 11 de la ley 2,046, de 9 de Setiembre

de 1907, invocando en el considerando 6.º del aludido decreto, estimó la Corte que tampoco le es aplicable, porque el abono de servicios civiles a que alude dicho artículo se refiere a los que se retiren del Ejército con arreglo a la citada ley 2,046, y no a los que han dejado el servicio con anterioridad a su promulgación, que es el caso del señor Jaramillo.

Finalmente, estimaba la Corte que en ningún caso procedería el pago de diferencias de pensiones que ordena el decreto a contar desde el 16 de Marzo de 1898, porque con ello se contaría lo dispuesto en el artículo 16 de la ley 2,997, de 1915, que establece que las pensiones de retiro que en lo sucesivo se decreten con arreglo a las leyes vigentes, se paguen sólo desde la fecha del decreto que las concede, aun cuando se hubieran solicitado con anterioridad a la ley.

Lo que tengo el honor de poner en conocimiento de V. E., adjuntándole copias autorizadas de los decretos y de las actas de la I. Corte de Cuentas.

Dios guarde a V. E.—Gustavo Ibáñez.

3.º De dos solicitudes.

La primera, de don Luis Brieba, en que pide, a nombre del Club Militar, permiso para que dicha institución pueda conservar la posesión de un bien raíz.

Y la segunda, del Comité Unido del Profesorado Primario y de otras instituciones de instrucción primaria, en que piden el despacho del proyecto de la Cámara de Diputados sobre empréstito, con el objeto de que se les pueda pagar sus sueldos.

**HUELGA EN LAS MINAS DE CARBÓN**

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Ofrezco la palabra antes de la Orden del Día.  
El señor CONCHA (don Luis Enrique). — Con la venta del Honorable Senador por Concepción, voy a decir dos palabras.

Se ha venido propalando en estos últimos días la especie de que los obreros mineros carboníferos del sector comprendido entre Lota y Coronel, piensan declararse en huelga. Esta noticia ha sido repetida en los órganos de la prensa diaria, especialmente en la del Sur del país.

Creo que vale la pena que desde esta alta tribuna se diga lo que hay sobre esta alta. He estado hace poco en aquella región y no existe entre los obreros el propósito indicado. Los mineros están perfectamente tranquilos, aunque es cierto que se ven hostilizados por las compañías carboníferas. Parece que fuera al revés, es decir, que las compañías tuvieran interés en producir una huelga. Esta suposición se encuentra reforzada con un telegrama que acabo de recibir, y que pido a la Mesa que se digne hacerle dar lectura.

El señor BULNES. — ¿Qué objeto perseguirían las compañías carboníferas al producir una huelga entre sus operarios?

El señor CONCHA (don Luis Enrique). — Si se produjera una huelga en estos momentos,

se beneficiarían las compañías con el mayor precio que alcanzaría el carbón. Debo advertir que tienen bastante existencia de carbón en cancha y en sus depósitos.

El señor BULNES. — Nadie puede creer, señor Senador, que las compañías carboníferas estén interesadas en producir una huelga entre sus operarios.

El señor CONCHA (don Luis Enrique). — Yo tengo derecho para manifestar que a las compañías carboníferas les convendría en las actuales circunstancias producir una huelga; porque cada vez que esto sucede, sube inmediatamente el precio del carbón y economizan al mismo tiempo el salario que les pagan a los trabajadores.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — ¿Y cómo cumplirían las compañías los contratos que han celebrado?

El señor HUNEEUS. — "Si las compañías no quisieran producir más carbón, tienen perfecto derecho para suspender sus faenas, señor Senador. Ellas son dueñas de trabajar o de no hacerlo."

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Se procederá a dar lectura al telegrama que el Honorable Senador por Concepción, ha remitido a la Mesa.

El señor SECRETARIO. — El telegrama enviado a la Mesa, dice así:

"Situación zona carbonífera es insoportable. Compañías restringen harina nuevamente dejando obreros en situación de no comer pan. Enfermos naturales y accidentados salidos de la mina por el hecho de no haber trabajado por estas mismas condiciones, compañías los han dejado sin trabajo. Ayer reclamamos Gobernador interino Mayor Infante, sin resultado alguno. Intendente ofreció enviar delegado Gobierno hace tres días y aún no llega, su actuación es nula."

Reina completa tranquilidad en Lota, tenemos cuatrocientos cesantes Coronel, 250 y cien en Curanilahue. Barreteros tienen que abandonar faenas por falta del personal para arreglos de los obreros. A última hora Compañía ordenó no entregar carbón para consumo trabajadores. Huelga parece inevitable. — (Firmado). — Guillermo Vidal."

El señor CONCHA (don Luis Enrique). — Hago estas observaciones a fin de que se vea que no son los obreros los que desean la huelga, sino que parece que fueran las compañías las que ejecutan estos actos de hostilidad para con los trabajadores a fin de provocar movimientos huelguistas.

Por lo demás, entrego estas observaciones al señor Ministro del Interior para que se sirva remediar siquiera en parte las peticiones o quejas que han motivado el telegrama que acaba de leerse.

**INSTRUCCION OBLIGATORIA Y SU REGLAMENTO**

El señor AGUIRRE CERDA. — Criticó tam-

bién el honorable señor Bulnes el artículo 9.º del reglamento de Instrucción Primaria.

Se refirió Su Señoría de un modo especial a los trabajos manuales, y dijo que era incomprendible que se dejara este ramo como simplemente opcional.

Agregó en seguida el Honorable Senador:

"Yo creo que con haber eliminado los trabajos manuales de la Instrucción Primaria se ha quitado a la ley uno de sus caracteres más interesantes y eficaces. La ley ha querido formar hombres útiles, y el reglamento quiere que no se formen hombres útiles; la ley quiso poner a todos los ciudadanos en situación de ganarse la vida, el reglamento se contenta con exigir conocimientos teóricos, desdénando aquello que yo considero su parte esencial y fundamental."

Es cierto que el indicado artículo 9.º del reglamento dice:

"Los exámenes del cuarto año de los alumnos de escuelas particulares y los exámenes anuales de los niños que reciben enseñanza en sus domicilios, se sujetarán a los programas de las escuelas del Estado o al programa mínimo que para este efecto pueda dictar el Consejo de Educación Primaria. Serán en todo caso opcionales las pruebas de doctrina cristiana, trabajos manuales, música y gimnasia".

Esta misma crítica que formula Su Señoría le estará demostrando el espíritu con que ha procedido la comisión que redactó este reglamento. En efecto, esta falta de obligación para seguir el curso de trabajos manuales se refiere únicamente a los alumnos de cuarto años de las escuelas particulares y a los que estudien en el hogar, y ello tiene una explicación muy sencilla, porque, si esta enseñanza se hace obligatoria, los alumnos se verán dificultados para seguir sus estudios en sus casas o en las escuelas particulares, ya que la mayor parte de estos establecimientos carecen de elementos para la enseñanza de aquel ramo.

Yo creo que es una prueba de consideración de parte de los redactores del reglamento hacia la enseñanza particular, al no incluir como obligatoria la de los ramos manuales en las escuelas particulares y aún para los niños que se educan en sus hogares.

Por mi parte, creo que convendría que existiera esa obligación; pero estimo que en los colegios particulares, y con mayor razón en los hogares, no hay facilidades para que esos ramos sean enseñados en una forma acabada y completa como es necesario que sea para que los alumnos estén en aptitudes de presentarse debidamente preparados a sus exámenes.

En las escuelas fiscales se da a esos estudios toda la importancia que en realidad tienen y se les enseña en buenas condiciones. Sus Señorías pueden visitar las escuelas últimamente instaladas en Santiago, y verán con verdadera satisfacción que esos ramos han alcanzado un gran desarrollo, pues nadie pone en duda que en los momentos actuales es de suma importancia divulgar esos conocimientos entre nuestra juventud.

Como he dicho, las observaciones formuladas por el Honorable Senador por Malleco han coincidido con un debate promovido sobre el particular en el Consejo de Educación Primaria. Algunos señores consejeros persiguen el propósito de dar a los colegios particulares libertad absoluta para expedir las papeletas de examen que liberan de la obligación escolar.

Por otra parte, si se estudia la ley sobre instrucción primaria obligatoria, se verá cuál fué el espíritu que guió al legislador, propósito que el actual reglamento ha cumplido en una forma más o menos completa.

En efecto, el artículo 18.º de esa ley dice:

"La educación primaria estará a cargo del Ministerio de Instrucción Pública y su vigilancia y dirección inmediata serán ejercidas por el Consejo de Educación Primaria en la forma que determina esta ley".

Como se ve, hay por parte del Gobierno una dirección general en lo relativo a la instrucción primaria, sea ésta pública o particular, y que está a cargo, directa o indirectamente, del Consejo Superior de Educación Primaria.

Por lo demás, el artículo 22.º de la misma ley en su número 7.º establece como atribuciones del Consejo la siguiente:

... "Dictar, con aprobación del Presidente de la República y a propuesta del Director General de Educación Primaria, los planes de estudio y programa a que habrán de someterse los establecimientos a que se refiere esta ley".

De modo que el Consejo y el Gobierno tienen la obligación de intervenir y aprobar los planes de estudio y programas a que deben someterse los establecimientos de instrucción primaria.

El artículo 27 dice: "Los Visitadores provinciales y auxiliares serán los jefes inmediatos de los directores y profesores de las escuelas situadas en el territorio de su jurisdicción; y les corresponderá dirigir y vigilar, de una manera constante, las escuelas fiscales, inspeccionar las escuelas municipales y particulares".

Los Visitadores tienen, pues, atribuciones para inspeccionar los establecimientos particulares.

El artículo 34 del párrafo II del título III, referente a las escuelas comunales—el párrafo I se refiere a las fiscales—dice:

"Las escuelas comunales estarán bajo la supervigilancia del Consejo de Instrucción Primaria y sometidas a la inspección de los Visitadores.

"Los exámenes de las escuelas comunales podrán ser presenciados por estos funcionarios".

Y el artículo 35 dice:

"Los profesores que las Municipalidades nombren para las escuelas comunales deberán tener los mismos requisitos señalados por esta ley y por los reglamentos respectivos para desempeñar sus funciones en las escuelas fiscales de tercera clase.

"El Presidente de la República, a pedido del Consejo de Educación Primaria, podrá separar

de sus funciones a los directores y profesores de las escuelas comunales cuando, siendo manifiestamente incompetentes o habiendo faltado gravemente a sus deberes, no hubieren sido cambiados por la respectiva Municipalidad, requerida al efecto por el respectivo Consejo".

Se ve, primeramente, una atribución general de fiscalización sobre todas las escuelas—el artículo 18—y en seguida la que especialmente corresponde sobre las escuelas comunales.

El párrafo III, que se refiere a escuelas particulares, en su artículo 38 dice: "Todo dueño de propiedad agrícola avaluada en más de quinientos mil pesos, con una extensión no menor de dos mil hectáreas cuadradas, con una población escolar mayor de veinte alumnos, estará obligado a mantener, por su cuenta, una escuela elemental".

Y en el artículo 40 agrega: "Toda empresa industrial, minera, salitrera, boratera, fábricas, etc., en cuyos establecimientos se ocupen más de doscientos obreros y que tenga una población escolar de veinte alumnos, a lo menos, estará obligada a fundar y sostener una escuela elemental".

Ahora bien, el artículo 43 señala la subvención que les corresponde a esta clase de establecimientos, y dispone que el mantenimiento de estas escuelas será compensado a tanto por cada alumno. Y el artículo 44, dice que los más establecimientos de educación primaria general o vocacional, sean ellos sostenidos por instituciones de beneficencia, por sociedades de cualquier clase, por particulares o con emolumentos de los padres de familia, tendrán derecho a una subvención anual de veinticinco pesos por alumno siempre que reunan las condiciones siguientes:

- 1.º Que sean gratuitas.
- 2.º Que se dé en ellos como minimum la enseñanza que prescribe el artículo 16. No se exigirá, sin embargo, la enseñanza de la doctrina cristiana; es decir, se impone la obligación de un programa de enseñanza. Y la única forma de fiscalizar, con el objeto de saber si efectivamente se ha cumplido con la obligación de la enseñanza, será ciertamente la obligación relativa de poder nombrar una Comisión que pueda vigilar los exámenes en los establecimientos particulares de educación, que es precisamente la forma señalada en el reglamento. De otro modo no se sabría si se cumplía o no el programa de enseñanza. Esto viene a saberse en el momento del examen.

Naturalmente no se puede dejar esto sólo a la inspección o vigilancia de los visitantes de escuelas. Estos funcionarios apenas pueden visitar las escuelas públicas una vez al año, y sería imposible exigirles que visitaran también todas las escuelas particulares. Por esta misma razón, el artículo 45 dice: "Las escuelas particulares subvencionadas estarán sometidas a la supervigilancia del Consejo de Educación Primaria en cuanto a las

condiciones de la educación y a la moralidad y al estado sanitario de los locales".

que se realiza el trabajo sanitario de los locales". "Los establecimientos que no se sometan a las determinaciones del Consejo de Educación Primaria en todo lo relativo a la moralidad e higiene, y aquellos en que no se proporcione a los alumnos el minimum de educación que determina el artículo 4.º de esta ley, podrán ser privados de la subvención por resolución motivada del Presidente de la República, expedida a petición del Consejo de Educación Primaria".

Como he dicho antes, la única forma de saber si se proporciona a los alumnos este minimum de enseñanza es por medio de la vigilancia que indica el reglamento para los establecimientos de educación particular.

Pero por una redacción del artículo 2.º de esta ley, que ya también criticó el Honorable Senador por Malleco, en la discusión de la ley, se sostiene que los establecimientos particulares no deben ser sometidos a esta vigilancia, que no puede el Gobierno nombrar comisiones que supervigilen estos exámenes...

El señor BULNES.—Yo no he dicho eso, señor Senador.

El señor AGUIRRE CERDA.—Lo que dijo Su Señoría fué, al discutirse la ley de instrucción primaria, que llamaba la atención a un defecto de que adolecía este artículo, porque no se establecían los exámenes.—Precisamente, esa es una gran base de argumentación contra Su Señoría.

El señor AGUIRRE CERDA.—No, señor Senador, porque después de la observación del Honorable Senador, se cambió la redacción de algunos artículos, pero no del 2.º, que quedó en forma un tanto defectuosa.

Dice el artículo 2.º: "Los padres y guardadores están obligados a hacer que sus hijos o pupilos frecuenten durante cuatro años, a lo menos, y antes que cumplan trece años de edad, un establecimiento de instrucción primaria fiscal, municipal o particular".

Y porque aquí dice la ley "frecuentar", se estima que la única obligación escolar, es ir a la escuela. ¿Es posible discutir con este criterio? ¿Cuál sería la obligación escolar? ¿Sería la de que los alumnos sólo frecuentaran la escuela?

En virtud de esta disposición se pretende que el Consejo o la Junta Comunal, formada con tantas precauciones para evitar la intervención de una sola conciencia, carece de facultad para inspeccionar o supervigilar los exámenes.

Y como se exige el examen en el artículo 4.º para los alumnos que estudien en el hogar, se sostiene que no obliga para los que estudien en escuelas particulares.

El artículo 3.º dice:

"Los menores que hubieren cumplido trece años sin haber adquirido los conocimientos de los dos primeros grados de la educación primaria, deberán seguir asistiendo a una escuela hasta ser aprobados en las pruebas reglamentarias anuales", etc.

Se necesita saber si los alumnos que han cumplido trece años han adquirido o no los conocimientos tales o cuales, pues no basta que los alumnos hayan frecuentado una escuela, sino que es menester además que hayan rendido examen reglamentario. De otra manera sería imposible saber si dichos alumnos tienen en realidad los conocimientos que la ley quiere que tengan.

El artículo 7.º del Reglamento dice:

"Para el efecto de otorgar los certificados que acreditan el haberse satisfecho la obligación escolar, las pruebas anuales correspondientes al cuarto año de estudios, sea que se trate de escuelas fiscales, municipales o particulares, deberán ser supervigiladas, en provincias, por comisiones de tres miembros, de los cuales dos serán designados por la Junta Comunal y uno por el Visitador de Escuelas respectivo. Si la Junta no hiciere la designación de los miembros que le corresponden o no la comunicare al visitador antes del 15 de Noviembre, podrá este funcionario designar por sí solo a todos los miembros de la comisión examinadora.

En el departamento de Santiago hará la designación de todos los miembros de estas comisiones el Director General de Educación Primaria".

Sobre este punto quiero llamar la atención de los señores Senadores. No se trata de que una comisión examinadora oficial constate exclusivamente la capacidad de los alumnos; se trata de la supervigilancia de la instrucción que se da en estos establecimientos, pues la comisión no juzga de la preparación de los alumnos para aprobarlos o no, como parece que se ha creído.

El artículo 8.º de la ley dice:

"Para vigilar y asegurar el cumplimiento de las disposiciones de este artículo, y sin perjuicio de las responsabilidades directas e inmediatas de los directores de escuelas, existirá en cada comuna una Junta de Educación, compuesta de cinco miembros elegidos por voto acumulativo, dos por el Consejo de Educación Primaria y tres por la Municipalidad de la comuna".

Como se ve, esta Junta está encargada de velar por el cumplimiento de estas obligaciones, de cerciorarse de que las escuelas fiscales, las escuelas particulares y las escuelas subvencionadas dan cumplimiento a la ley en todas sus partes.

Continuaré en la sesión próxima a fin de terminar las observaciones que vengo formulando.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Terminados los incidentes.

#### RESERVA DE CABOTAJE PARA LA MARINA MERCANTE NACIONAL

El señor CLARO SOLAR (Presidente). —

Entrando a la orden del día, continúa la discusión particular del proyecto sobre reserva del cabotaje para la marina mercante nacional.

Continúa la discusión del artículo 2.º.

El señor SECRETARIO. — Dice así:

Art. 2.º Desde la fecha en que el comercio de cabotaje quede reservado a la Marina Mercante Nacional, las tarifas máximas de carga y pasajes que rijan en este comercio, serán fijadas anualmente con aprobación del Presidente de la República, comprendiendo la de lanchaje y muelleaje.

Las tarifas se fijarán en moneda legal de oro y podrán pagarse en esta moneda o en moneda corriente con el recargo correspondiente.

En ningún caso podrán cobrarse tarifas superiores a éstas; y la infracción será penada con una multa equivalente al cuádruple de la cantidad indebidamente percibida.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — ¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

Cerrado el debate.

Si no hay inconveniente, se dará por aprobado el artículo.

El señor YAÑEZ. — Permítame el señor Presidente, hacer una sencilla petición.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Ya había dado por cerrado el debate, pero, si no hay inconveniente, se reabrirá.

El señor ZANARTU (don Enrique). — No, señor Presidente; yo me opongo.

El señor YAÑEZ. — Yo deseo pedir solamente que se dé lectura a la disposición correspondiente de la ley de 1917.

El señor SECRETARIO. — Dice así:

"Art. 5.º Desde la fecha en que el comercio de cabotaje quede reservado a la Marina Mercante Nacional, las tarifas de fletes que rijan en este comercio no podrán ser ni aumentadas sin autorización del Presidente de la República. En ningún caso, podrán cobrarse por los armadores o propietarios de las naves que hagan el cabotaje, fletes superiores a los aprobados por el Presidente de la República, en conformidad a este artículo".

El señor CORREA (Vice-Presidente). — El artículo en debate establece que desde la fecha en que el comercio de cabotaje quede reservado a la Marina Mercante Nacional, las tarifas máximas de carga y pasajes que rijan este comercio, serán fijadas anualmente por el Presidente de la República. Y como en virtud del artículo 1.º, ya aprobado, las naves que accidentalmente hacen el cabotaje no podrán hacerlo desde la fecha de la promulgación de esta ley, me atrevería a formular indicación, invocando, por supuesto, la unanimidad de la Sala a fin de reabrir el debate sobre el artículo 2.º, para que se establezca que desde la fecha de la promulgación de esta ley deberán las tarifas del comercio de cabotaje ser aprobadas por el Presidente de la República.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Si hubiera asentimiento unánime, se reabriría el

debate sobre el artículo 2.º, a fin de tomar en consideración la indicación del Honorable señor Vice-Presidente.

Queda así acordado.

En discusión la indicación de Su Señoría.

El señor EDWARDS. — Las naves extranjeras que hacen actualmente el comercio de cabotaje podrán continuar haciéndolo durante todo el año 1922, y si se estableciera que desde la fecha de la promulgación de esta ley debería el Presidente de la República fijar las tarifas de ese comercio, las compañías nacionales podrían tropezar con algunas dificultades, ya que esa imposición de tarifas podría hacerse sólo a ellas y no a las extranjeras.

El señor CORREA (Vice-Presidente). — Mi indicación tiene por objeto regularizar una situación que seguramente se habrá de crear.

Según el artículo 1.º ya aprobado, quedan excluidas del comercio de cabotaje las naves que en la actualidad lo hacen accidentalmente, a las que se ha dado la denominación de "tramps". De manera que para las naves nacionales cesará esta competencia una vez que se promulgue esta ley, y parece natural entonces que si van a recibir este favor desde luego, estén obligadas también a someter sus tarifas a la aprobación del Presidente de la República desde que la ley comience a regir.

El señor EDWARDS. — Y la Compañía Inglesa de Vapores ¿tendría también que someter sus tarifas a la aprobación gubernativa?

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Evidentemente, puesto que podría hacer el cabotaje durante el año próximo.

El señor EDWARDS. — No sé hasta qué punto sea eso aceptable.

El señor RIVERA. — Creo que si el señor Vice-Presidente, meditará un poco respecto del alcance de su indicación, tal vez no insistiría en ella, pues puede producir inconvenientes.

El señor ZANARTU (don Enrique). — El peligro que desea evitar el señor Vice-Presidente, no es tan grande como cree Su Señoría, y además cabe recordar que quedan aún Compañías extranjeras que durante el año próximo podrán hacer cabotaje.

El señor YANEZ. — Estimo que podría salvarse la duda del señor Vice-Presidente, redactando el artículo así: "Desde el 1.º de Enero de 1923 las tarifas serán fijadas con la aprobación del Presidente de la República".

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Debo observar al Honorable Senador por Valdivia que eso está dicho en el artículo 1.º, ya aprobado.

El señor QUEZADA. — ¿Hay alguna indicación, señor Presidente, para suprimir en el inciso primero de este artículo las palabras: "y pasajes"?

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — No hay ninguna indicación, señor Senador, sino una simple insinuación que el que habla se había permitido formular respecto a la supresión de estas palabras, que por mi parte, no votaré.

Entre la disposición de este artículo y la respectiva de la ley vigente, no hay otra diferencia que la relativa al lanchaje y muellaje.

A mi juicio, no hay inconveniente para incluir en las tarifas que debe aprobar el Presidente de la República las relativas al lanchaje, no así las referentes al muellaje, porque esto puede dar lugar a dificultades, sobre todo en aquellos puertos en que este trabajo se hace por el Estado, y naturalmente no sería posible que el Estado se colocase en esta situación.

Creo que esta agregación no es acertada y que habría sido preferible no innovar en esta materia.

El señor QUEZADA. — En vista de lo que dice el señor Presidente, yo propongo que se supriman en este artículo las palabras "y pasajes", porque me parece que el objetivo de esta ley no es otro que el de reservar el cabotaje para las naves de la Marina Mercante nacional, y naturalmente, en el cabotaje no está incluido el transporte de pasajeros respecto del cual me parece que debe subsistir la libre competencia. Por lo tanto, no hay razón, a mi juicio, para establecer en esta ley que las tarifas de pasajes deben ser fijadas por el Presidente de la República.

El señor BULNES. — Es que hay un peligro público en que la Compañía Inglesa de Vapores pueda cobrar más barato por los pasajes.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — El Honorable Senador por Santiago ¿formula indicación en el sentido que acaba de expresar?

El señor QUEZADA. — Sí, señor Presidente.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — En discusión la indicación conjuntamente con el artículo.

El señor ZANARTU (don Enrique). — Creo que hay ventaja en mantener las palabras cuya supresión propone el Honorable Senador por Santiago, porque si, con motivo de la reserva del cabotaje para la bandera nacional, las naves extranjeras no hacen escala en nuestros puertos, el transporte de pasajeros quedará exclusivamente entregado a las naves nacionales, y conviene entonces, para evitar que suban desmedidamente las tarifas de pasajes, que sean ellas aprobadas por el Presidente de la República.

El señor BULNES. — Voy a expresar en dos palabras mi manera de pensar respecto de esta materia, señor Presidente.

Ante todo, declaro que me encuentro completamente fuera del ambiente que predomina en la Cámara. Me parecen tan horrorosas algunas de las ideas que consulta el proyecto y las que oigo expresar a los señores Senadores que quiero dejar constancia de mi opinión acerca de ellas. Excusen el adjetivo, mis Honorables colegas.

Yo votaría en contra—pero declaro que no lo haré, porque sería completamente inútil—de

esta facultad que se trata de otorgar al Presidente de la República para fijar las tarifas, porque creo que en un régimen sano de acarreo marítimo esto debería dejarse a la libre competencia, en bien del público que se beneficia con ella. Darle esta facultad al Ejecutivo es fomentar, aunque él lo resista, la industria lucrativa de los agentes administrativos; es introducir en el régimen del Estado un germen de corrupción terrible. El privilegio infesta: la libertad es lo único que cura sus efectos perniciosos.

Ahora, quitar a las naves de bandera extranjera, que han formado nuestro comercio y creado la riqueza, el derecho de transportar pasajeros con más comodidad que los barcos de nuestra Marina Mercante, me parece algo realmente monstruoso. Y aunque sea inútil quiero dejar consignada mi protesta contra esta tendencia nueva que nos conduce al aislamiento, a la antipatía del mundo y al empobrecimiento. No es posible tomar medidas de esta especie, cuando no se dispone sino de los resortes de la ley, cuando se carece de la potencialidad económica necesaria para sustituir lo que se quiere suprimir.

El Ministro señor Ramírez Frías ha introducido en esta ley ese artículo 3.º, copiándolo del Reglamento de Comercio de un Rey español del siglo XVIII; de Carlos III; copia a su vez de otras elucubraciones del privilegio de sus antecesores en el trono. De modo que hoy en 1921 estamos legislando con el criterio y las doctrinas anteriores a la revolución de la independencia que pasó su carro triunfal sobre esos errores.

Todo eso lo hizo Carlos III. ¿Por qué? Justamente por las razones que hoy se invocan en esta Cámara: para tener una Marina Mercante nacional. Todo el Reglamento de Carlos III y de sus predecesores tendía a eso y consultaba todos los detalles y acuciosidades a que se ha recurrido para la redacción de esta ley, y el resultado fué la decadencia de España y que no tuviera un buque para defender su patrimonio americano en la hora del peligro.

No puedo insistir sobre esta materia en la discusión de cada artículo, puesto que sería inútil, pero permítaseme dar expansión a estos sentimientos íntimos y protestar desde el fondo de mi alma de la política exclusivista y anti-extranjera que se quiere establecer entre nosotros.

El señor CLARO LASTARRIA (Ministro de Guerra y Marina).—A propósito de las palabras que ha pronunciado el Honorable Senador por Malleco, quiero llamar la atención del Senado acerca de un punto, a fin de que no se vaya a incorporar a la ley una disposición que estimo contraria a su objeto.

El Honorable Senador por Malleco ha dicho que, al fijarse las tarifas de pasajeros, se coarta la libertad de las compañías de navegación que no hacen el cabotaje. Entretanto, el artículo 1.º del proyecto en debate, concordante con la ley sobre protección a la Marina Mer-

cante, dictada en 1917, sólo se refiere al hablar del cabotaje, al transporte de carga y no al de pasajeros.

Por mi parte, me explico perfectamente que la Cámara de Diputados haya incorporado al artículo 2.º esta disposición, a fin de evitar que las compañías que hagan el comercio de cabotaje quieran establecer tarifas que hagan prohibitivo el tráfico de pasajeros en la costa. Es evidente que si se establece la reserva del cabotaje para las naves nacionales, los vapores de las compañías que no se dediquen a ese comercio no tendrán interés en que sus vapores hagan escala en los pequeños puertos. Si las compañías nacionales quedaran sometidas a la reglamentación del Presidente de la República respecto de las tarifas de carga y en entera libertad respecto de las tarifas de pasajeros, podrían cobrar a éstos un precio arbitrario por sus pasajes.

El señor BULNES.—¿De manera que porque un vapor no toca en Chañaral se le impide que lleve pasajeros para Iquique o Antofagasta?

El señor CLARO LASTARRIA (Ministro de Guerra y Marina).—No, señor Senador.

Lo que ha querido la Cámara de Diputados es someter a una reglamentación a las naves que se dedican al transporte de pasajeros, a fin de evitar que puedan cometer abusos.

Es cierto que, como decía el señor Presidente, este artículo es igual en el fondo al artículo 5.º de la ley vigente; pero contiene, además de la novedad que Su Señoría señalaba, un inciso que impone una sanción para el caso de que las naves no se sometan a las tarifas fijadas por el Presidente de la República, disposición que no existe en la ley actual.

He querido fijar el alcance de la disposición de que se trata para que, en caso que el Senado acepte la idea de establecer que las tarifas de los pasajes sean también aprobadas por el Presidente de la República, no pueda entenderse que el comercio de cabotaje comprende también al transporte de pasajeros. El cabotaje se refiere a la carga solamente.

El señor ZANARTU (don Héctor).—Después de las palabras que acaba de expresar el señor Ministro, nada tengo que decir, pues iba a referirme al mismo punto.

La palabra "pasajes" empleada aquí no significa que se vaya a reservar el derecho de transporte de pasajeros a las naves nacionales únicamente. Lo único que se quiere es evitar que estas naves suban mucho el precio de los pasajes de pasajeros, en vista de que en el hecho ellas tendrán el monopolio del servicio de pasajeros en nuestra costa. Porque las demás naves no harán escala en muchos puertos por dejar o tomar unos pocos pasajeros.

Por esto, creo que la fijación de las tarifas por el Presidente de la República debe extenderse también a los pasajes.

El señor HUNEEUS.—Este artículo concede al Presidente de la República la facultad de fijar el máximo de las tarifas, y como el proyecto en su conjunto trata de auspiciar la for-

mación de la Marina Mercante Nacional, es necesario dar alguna garantía a los capitalistas que quieran llevar recursos a esta clase de negocios, de que estas tarifas no han de estar alterándose continuamente.

Creo que habría ventaja en no dejar la cotización de las naves al albur de la voluntad de un Ministro que disponga que se alcen las tarifas y de otro Ministro de mañana que ordene que se disminuyan las mismas tarifas.

Por esto, yo creo que es necesario consultar una disposición que establezca que, una vez fijadas estas tarifas, no pueden ser modificadas sin cumplirse tales o cuales requisito.

El señor BULNES.—Una disposición como esa tendría el inconveniente de que disminuiría mucho el comercio de los agentes administrativos.

El señor HUNEEUS.—Yo no había pensado antes en el punto a que me refiero, de modo que, sin formular indicación por falta de tiempo para precisar los términos de ella, me limito a insinuar esta idea. En caso que ella encontrara acogida en mis Honorables colegas, tal vez podría establecerse que las tarifas no podrían modificarse sino previo aviso de un año.

Esta sería una garantía que daría tiempo al comercio y a los particulares para tomar sus disposiciones sobre la reforma que se acordara en las tarifas.

De manera, señor Presidente, que yo formulo indicación para que se establezca que las tarifas no podrán ser modificadas sino previo aviso de un año.

El señor ZAÑARTU (don Héctor).—Debo observar al Honorable Senador por Santiago que el artículo dice que las tarifas se fijarán anualmente con la aprobación del Presidente de la República.

El señor AGUIRRE CERDA.—Creo que podría consultarse la idea del Honorable Senador por Santiago, disponiendo que la solicitud en la cual se pida el alza de las tarifas sea publicada antes de tomarse resolución ninguna acerca de ella.

El señor HUNEEUS.—Suponga el Honorable Senador que de un momento a otro se dicte un decreto por medio del cual se reduzcan las tarifas en un cincuenta por ciento. Naturalmente, esto produciría en el comercio naviero una verdadera hecatombe. Y esto quedaría por completo entregado al arbitrio de cualquier Ministro del ramo.

El señor CLARO SOLAR (Ministro de Guerra y Marina).—Según el mecanismo de la ley, las tarifas deberán ser fijadas anualmente, con la aprobación del Presidente de la República.

El señor HUNEEUS.—¿Y quién las fija?

El señor CLARO SOLAR (Ministro de Guerra y Marina).—Serían fijadas por el respectivo naviero y aprobadas anualmente por el Presidente de la República.

El señor HUNEEUS.—Peor entonces, porque así no habrá ninguna norma para fijar es-

tas tarifas. Un naviero fijará unas tarifas, otro fijará otras tarifas distintas, y así habrá una anarquía enorme en esta materia, quedando todo el comercio a merced de este desorden en la fijación de las tarifas.

El señor RIVERA.—Debo recordar al Honorable Senador por Santiago, que así como hay en los Ferrocarriles carros de primera, segunda y tercera clase, habrá también diversas clases de fletes en los vapores.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—¿Ha terminado Su Señoría?

El señor HUNEEUS.—No me resigno a terminar así, porque no me satisfacen las declaraciones que se han hecho.

Formulo indicación para que se agregue al artículo la idea de que una vez fijadas las tarifas no podrán ser alteradas sin aviso de un año.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—En discusión la indicación formulada para suprimir la palabra "anualmente" y para consultar la idea de que las tarifas no podrán ser alteradas sino con un aviso previo de un año.

El señor LYON.—¿No sería mejor dejar para segunda discusión este artículo, a fin de resolver el punto con mayor estudio? Formulo indicación en ese sentido.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Si la indicación de Su Señoría es apoyada por otro señor Senador, se votaría inmediatamente.

El señor HUNEEUS.—Yo la apoyo, señor Presidente.

El señor ZAÑARTU (don Enrique).—¿Ha quedado reabierto el debate sobre este artículo?

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Hace ya bastante rato que se está discutiendo de nuevo el artículo, Honorable Senador.

El señor ZAÑARTU (don Enrique).—Sí, señor Presidente; se está discutiendo en el hecho, pero yo deseo saber si se ha declarado reabierto el debate.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Sí, señor Senador. He declarado reabierto el debate por asentimiento unánime de la Sala.

El señor ZAÑARTU (don Enrique).—No insisto, porque no puedo poner en duda la palabra del señor Presidente; pero declaro que no lo había oído.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Es extraño, porque hablo bastante alto.

El señor ZAÑARTU (don Enrique).—Por eso he dicho que no insisto.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Si ningún señor Senador desea hacer uso de la palabra, yo voy a decir dos, con la venia del señor Vice-Presidente.

El señor CORREA (Vice-Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Yo creo que sería preferible no innovar en este punto lo que dispone la ley de 1917, que dice lo siguiente: "Art. 5.º Desde la fecha en que el comercio de cabotaje quede reservado a la Marina Mercante Nacional las tarifas de fletes que rijan en este comercio no podrán ser fijadas ni aumen-

tadas sin autorización del Presidente de la República. En ningún caso podrán cobrarse por los armadores o propietarios de las naves que hagan el cabotaje, fletes superiores a los aprobados por el Presidente de la República, en conformidad a este artículo".

Desde luego, esta redacción es más castiza; dice tarifas de fletes, en vez de tarifas de carga. En seguida se refiero sólo a los fletes, y establece que cuando quede reservado el cabotaje, las tarifas serán fijadas por los navieros, estableciendo así la competencia, lo que influirá para que sean más bajas; de modo que no es un peligro la diversidad de tarifas. Estas dependerán del poder de cada Compañía, del mejor servicio y de las facilidades que dé a la carga. En seguida una nave que tenga camarotes que sirvan para el transporte de pasajeros, podrá dar facilidades mayores que otra que tenga condiciones inferiores. Todo esto lo determina la práctica.

Creo que dejando para segunda discusión este artículo, para ser votado en la sesión de la tarde, tal vez el Senado podría tomar en cuenta y meditar un poco más lo que está establecido ya en la ley, y se decida a no innovar.

Es preferible no estar modificando las leyes todos los días, para seguir un camino diverso, variando lo que se ha establecido después de larga y madura deliberación.

El señor EDWARDS.— Yo pienso exactamente como el Honorable Senador por Malleco. Creo que la fijación de tarifas ocasiona inconvenientes y peligros.

El servicio de transportes, tanto de pasajeros como de carga, puede ser de mejor o peor calidad. En los ferrocarriles franceses existen tarifas de grande vitesse y de petite vitesse, o sea, de gran velocidad y de pequeña velocidad; lo mismo pasará en las naves.

Si una nave hace su viaje en un día y otra lo hace en 10 días, es natural que la que hace el viaje más rápido cobre más caro.

Por eso yo encuentro que la fijación de tarifas es ocasionada a los inconvenientes que se producen siempre que se restringe la libertad en el comercio y en la industria.

El señor QUEZADA.— Señor Presidente, yo acepto la insinuación que Su Señoría ha hecho para que se conserve la disposición de la ley de 1917, que es más eficaz que lo que se dispone en este proyecto.

Sólo deseo llamar la atención de Su Señoría y del Senado al inciso final del artículo 2.º que establece una sanción para los casos de contravención. Me parece que sería útil conservar la disposición de este inciso.

Estimo, en consecuencia, que se podría mantener el artículo de la ley del año 17, agregándole el inciso final a que me he referido.

El inciso segundo del artículo en debate, que establece que las tarifas se fijarán en oro, me parece que no es necesario. Lo relativo a la clase de moneda puede proponerse por cada armador, y establecerse en el respectivo decreto.

El señor BAÑADOS.— Me parece que con el temperamento que insinúa el señor Senador que deja la palabra no habría mayor motivo para una segunda discusión.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).— Mi idea es que no se legisle en lo que ya está legislado. Digo esto, sin perjuicio de que se apruebe la idea del Honorable Senador por Santiago, señor Quezada, para que se consulte la sanción para los casos de contravención.

El señor YAÑEZ.— No es necesaria.

El señor ZAÑARTU (don Enrique).— ¿Y cómo quedaría contemplada en la práctica si no se legisla?

El señor HUNEEUS.— La idea insinuada por el señor Presidente me inclino a aceptarla. Sin embargo, creo que no habría daño en dejar la votación para la sesión de la tarde de hoy.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).— Sería preferible, porque debo agregar que yo deseo tomar parte en el debate del artículo 3.º; pero ocupaciones que no dependen de mi voluntad en cuanto a la hora de atender a ellas me obligan a retirarme en este momento de la Sala. Yo tengo que contestar algunas observaciones que se han hecho en sesiones anteriores y llamar la atención del Honorable Senado a la inconveniencia de la disposición de este artículo; pero, como estoy en la precisión de retirarme, hago presente esta circunstancia por si la benevolencia de los señores Senadores me da oportunidad de tomar parte en el debate. De modo que si no hay inconveniente podría quedar para segunda discusión el artículo 2.º

Acordado.

En discusión el artículo 3.º

El señor BULNES.— ¿No se refiere también al artículo 3.º la observación de Su Señoría?

El señor CLARO SOLAR (Presidente).— Sí, señor Senador; pero, si se quiere, la discusión puede empezarse desde luego en mi ausencia.

El señor BULNES.— Sería mejor dejarlo para la tarde; es hasta más respetuoso para Su Señoría, en atención a las razones que ha manifestado.

El señor HUNEEUS.— Y entretanto podríamos continuar en la discusión del proyecto de reorganización de los servicios públicos.

El señor ZAÑARTU (don Enrique).— Lo natural sería que entráramos a la discusión del artículo 4.º del proyecto en debate.

El señor BULNES.— ¿Cómo vamos a hacer eso, señor Senador?

El señor ZAÑARTU (don Enrique).— Sí, señor Senador, porque el Reglamento lo autoriza.

El señor CORREA (Vicepresidente).— El Honorable Senador por Concepción tiene derecho para formular su petición. En discusión el artículo 4.º

El señor SECRETARIO.— "Artículo 4.º Con respecto a las naves que se acojan a los beneficios de la presente ley, el Presidente de la República determinará el número de naves de cada Compañía que haga el recorrido desde Ari-

ca hasta Punta Arenas en conformidad a un reglamento que dictará al efecto.

"Los vapores que hagan carrera hasta Punta Arenas deberán hacer escala en los puertos de los cabales de Chiloé que determinará el Presidente de la República en el reglamento respectivo."

El señor ZANARTU (don Enrique). — En sesiones anteriores, mis honorables colegas se han manifestado casi todos de acuerdo en que se deje libre a Punta Arenas, es decir, que el transporte de carga y pasajeros entre Punta Arenas y los demás puertos de la República no se considere comercio de cabotaje; de modo que creo que podríamos suprimir este artículo. Haría indicación en este sentido, si fuese necesario.

El señor CLARO LASTARRIA (Ministro de Guerra y Marina). — Es decir, mantener la disposición del último inciso del artículo 1.º de la ley vigente, que dice que no se considera cabotaje el transporte de carga y pasajeros entre Punta Arenas y los demás puertos de la República.

El señor ZANARTU (don Enrique). — Suprimiendo el artículo en debate, se llega a ese resultado.

El señor BULNES. — ¿Y qué razones habría para excluir a Punta Arenas de la condición general en que van a quedar los demás puertos chilenos?

El señor ZANARTU (don Enrique). — Voy a dar a Su Señoría las razones, que, por lo demás, me parecen obvias. Como sabe Su Señoría, Punta Arenas está bastante retirado de los puertos centrales del país y, como la carga que hay con destino a Punta Arenas o de Punta Arenas no es mucha, si no hacemos esta excepción, correríamos el riesgo de que no hubiese naves que voluntariamente fuesen a esa región, o nos veríamos obligados a perjudicar a nuestra Marina Mercante Nacional, obligándola a ir a Punta Arenas para que este puerto pudiese tener comunicaciones con el resto de la República.

El señor BULNES. — Esto de exceptuar a Punta Arenas de las condiciones en que van a quedar los demás puertos, no me parece cosa tan sencilla. Comprendo que los señores Senadores desean que no se obligue a la Marina Mercante Nacional a ir a Punta Arenas...

El señor VALENZUELA. — Lo que se quiere, señor Senador, es que los vapores que vienen de Europa puedan tomar carga y pasajeros en Punta Arenas para los puertos centrales; y del mismo modo puedan hacer ese tráfico las naves que van a Europa, es decir, llevar carga y pasajeros del centro del país a Punta Arenas.

El señor BULNES. — Con la explicación del Honorable Senador comprendo mejor este punto. De modo, señor Senador, que esto es para que los vapores extranjeros puedan tomar carga en Punta Arenas. ¿Y por qué no se aplica este principio a todos los puertos de la República?

El señor VALENZUELA. — Ya se han dado las razones en el curso del debate. Eso no es posible, señor Senador, porque, precisamente lo que esta ley quiere es reservar el cabotaje de nuestras costas a la Marina Mercante Nacional, para que los dineros del país no se vayan al extranjero por este capítulo de los fletes que se pagan a compañías extranjeras.

El señor BULNES. — ¿De manera, señor Senador, que los dineros del país sólo tienen viaje de ida y no tienen viaje de vuelta en forma de mercaderías?

El señor VALENZUELA. — No lo tienen, señor Senador.

El señor BULNES. — Yo desearía, hablando en términos generales, que se atendiera a la situación en que se encuentra Punta Arenas. Digo esto, porque en los últimos años ha ocurrido que este puerto se ha encontrado en situación muy especial. No ha habido más que una sola bandera; más bien dicho, un solo naviero, con un monopolio odioso, situación que la Cámara no ha contemplado y que debiera contemplar, tratándose de la discusión de un proyecto como éste.

Me parece que el punto de vista que debe tener presente el Senado, es ver la manera de desarrollar la mayor competencia posible con respecto al tráfico marítimo de Punta Arenas.

Como no estoy bien orientado sobre los diversos artículos del proyecto, no sé bien si entre ellos hay uno o más que tiendan a este objeto.

En Punta Arenas existe una situación grave que la Cámara no ha contemplado. Las dificultades de diferente orden que allí se han hecho sentir se deben principalmente, en mi concepto, al monopolio de que ha estado gozando una bandera, un solo individuo, una sola firma.

Yo invito a mis honorables colegas a que busquemos los medios de concluir con ese monopolio. Pero, si esto no se puede conseguir, si mis honorables colegas creen que el monopolio lo salva todo, que el monopolio se puede modelar como el yeso, les ruego que modelen el monopolio en tal forma que Punta Arenas pueda desembarazarse de las dificultades con que ha tenido que luchar.

El señor CORREA OVALLE (Vicepresidente). — Tengo una duda sobre este particular.

Si ya aprobamos el artículo 1.º, eliminando a Punta Arenas de la reserva del cabotaje, no veo qué objeto tendría aprobar este artículo 4.º, que dice: "Con respecto a las naves que se acojan a los beneficios de la presente ley, el Presidente de la República determinará el número de naves de cada Compañía que haga el recorrido desde Arica hasta Punta Arenas, etc."

El señor CLARO LASTARRIA (Ministro de Guerra y Marina). — En realidad, no se ha eliminado a Punta Arenas en el artículo 1.º ya aprobado.

El artículo 1.º del proyecto de ley que ocupa la atención del Senado, no es más que una

modificación del artículo 6.º de la ley en vigencia de 1917.

Esta ley dice en su artículo 6.º, que diez años después de su promulgación, el transporte de carga entre los puertos de la República quedará reservado exclusivamente a las naves nacionales. Pero ya el artículo 1.º de esta misma ley, al establecer la reserva del cabotaje, no consideró como tal el transporte de carga y pasajeros entre Punta Arenas y los demás puertos del país. Por consiguiente, no se pueden aplicar a Punta Arenas las disposiciones de que se trata, a no ser que así lo establezca la ley en forma expresa.

Si el Senado suprime el artículo 4.º del proyecto, las cosas continuarían como ahora, es decir, reñiriéndose el cabotaje a todos los puertos del litoral, con excepción de Punta Arenas.

El señor YAÑEZ.—Creo que convendría rechazar el artículo 4.º, y no innovar respecto a la situación creada por la ley de 1917.

Esa ley dejó a Punta Arenas como puerto libre para el comercio universal; de tal manera que el cabotaje puede hacerse entre Punta Arenas y los puertos de la República por todas las naves de cualquier país. Esto se hizo por las condiciones geográficas especiales en que se encuentra aquel puerto. Pero en este artículo 4.º se propone una exacción que considero odiosa, enteramente inaceptable, al obligarse a las Compañías nacionales a prolongar su recorrido hasta Punta Arenas, convenga o no a sus intereses. Estimo que esto es monstruoso, que no puede aceptarse.

Bien está, que a las Compañías extranjeras se les prohíba hacer el comercio de cabotaje en las costas del país, pero que a las compañías nacionales, sin remuneración alguna, se les obligue a enviar sus barcos a puertos determinados, me parece es enteramente contrario a los principios de libertad y de respeto a la propiedad.

Comprendo que hasta hoy se haya procurado mantener a determinados barcos en un recorrido determinado, pero siempre ha sido sobre la base de una subvención, y así a la Compañía que hacía el viaje a Punta Arenas se le daba una subvención de cien mil pesos oro, que se mantuvo hasta principios de 1918.

Por las consideraciones expuestas, creo que es preferible no aceptar este artículo.

Y en general, noto en el proyecto de la Cámara de Diputados una marcada tendencia a rehacer mal lo que está bien hecho en la ley de 1917, ley que fué muy bien estudiada. En este proyecto se trata de reproducir algunas disposiciones de aquella ley, y eso se hace alterando el sentido y desmejorándolas. Creo que este afán de innovar no tienen ninguna conveniencia.

El señor ZANARTU (don Enrique).— Precisamente he pedido que no se acepte el artículo.

El señor OCHAGAVIA.— Creo que sería conveniente mantener el inciso 2.º de este artículo.

En general esta tendencia de dar comunicaciones fáciles con el resto del país, valé la pena

de mantenerla; y aquí se trata, Honorable señor Presidente, de comunicar los puertos de aquella isla con el resto de la República.

El señor VALENZUELA.— Desde el momento en que va haber libertad de tráfico entre Punta Arenas y los demás puertos del país, este inciso no tiene razón de ser.

El señor OCHAGAVIA.— Pero siempre habrá naves de la Marina Mercante Nacional que hagan el viaje a Punta Arenas, y convendría obligarlas a pasar a Chiloé.

El señor VALENZUELA.— Desde que no se puede obligar a las naves nacionales ir a Punta Arenas, no se les puede obligar tampoco a pasar por Chiloé.

El señor BULNES.— Voy a invocar una vez más el reglamento de Carlos III, que estableció que el Rey fijaría la cantidad de carga que debía mandarse a cada localidad, según sus necesidades! ¿Por qué no le mandamos algo a Chiloé?

El señor OCHAGAVIA.— Me he limitado a pedir que se vote separadamente el inciso 2.º del artículo 4.º.

El señor ZANARTU (don Enrique).— He visto reproducido el reglamento de Carlos III en las leyes modernas de todos los países adelantados como Francia, Inglaterra, Estados Unidos, Alemania y otros donde por lo menos habrá estadistas tan inteligentes como en Chile.

El señor BULNES.— En mi concepto está equivocado el Honorable señor Senador por Concepción. Precisamente lo que ha formado el esplendor de Estados Unidos y en general el progreso del mundo moderno es la libertad. El no haber raciocinado como Carlos III es justamente lo que ha formado grandes naciones. A eso le debe su grandeza la República Argentina.

Y si acaso se compara la situación que tenían cuando regían esos reglamentos con la de principios de este siglo, se verá el sorprendente progreso social y económico que han alcanzado esos países en sus nuevas orientaciones. Ahora, si la humanidad ha de seguir comiéndose la cola, y mirando hacia atrás, eso está fuera de mi criterio...

El señor ZANARTU (don Enrique).— No voy a contestar al Honorable señor Senador porque contestan por mí todas las leyes, protectoras de los diversos países; desde el acta de navegación inglesa; hasta las últimas leyes de todos los países civilizados.

Entre ellos están las leyes draconianas de Estados Unidos.

El señor CLARO LASTARRIA (Ministro de Guerra y Marina).— Llamo la atención del Honorable Senador por Chiloé que la insinuación propuesta por Su Señoría para que se vote separadamente el inciso 2.º de artículo 4.º; si bien está inspirado en un propósito de asegurar las comunicaciones de Chiloé, perjudicará sin duda a Punta Arenas.

En efecto, se ha excluido del cabotaje a Punta Arenas para facilitar el intercambio de productos entre ese puerto y los demás de la República a las naves de compañías transatlánticas, pero si se les obligara a recalar en puertos

de Chiló, debería que rehusarían tomar carga para Punta Arenas.

La idea del señor Senador comprende uno de los objetivos de la navegación, cual es facilitar regulares comunicaciones con Chiló, esto se obtendría en otra forma, pero no manteniendo ese inciso que que respondía al propósito señalado en el inciso primero del artículo que incluía a Punta Arenas en el cabotaje.

El señor OCHAGAVIA. — Pero esta ley se refiere a los vapores nacionales que son los que van a reservar el cabotaje. Es indudable que este inciso se refiere a los vapores nacionales.

El señor YAÑEZ. Yo temería mucho que las ideas manifestadas por el Honorable Senador por Chiló, fueran acogidas, porque creo que no se ha meditado bien sobre las consecuencias que podría tener la medida que se propone.

Se trataría de decirle al capital particular que no podría mandar sus naves a Punta Arenas sin hacer escala en Chiló.

¿Y si los capitalistas pierden dinero y dicen que no les conviene ir, el Estado les prohibiría ir a Punta Arenas? ¿Los obligaría a hacer escalas con pérdida?

El señor ZANARTU (don Héctor). — Para eso sería necesario acordar una subvención.

El señor YAÑEZ. — Naturalmente; por eso he dicho que temo que no se haya meditado bien este punto.

Hay en esto dos situaciones diversas que conviene considerar: la primera es de la de los puertos que suministran carga suficiente para cubrir los gastos que impone el arribo a ellos de los barcos; y la otra la de aquellos puertos que, como los de Chiló, no alcanzan a cubrir esos gastos y que, en consecuencia, imponen un verdadero sacrificio de dinero a los buques que se obligara a arribar a ellos.

En el primer caso, cuando existe bastante carga, el interés particular, siempre acucioso, se empeña por tomarla sin necesidad de que se le obligue por la ley. En el segundo caso, cuando no hay carga y se necesita que exista comunicación con esos puertos, el Estado debe recurrir al sistema de primas, es decir, pagar cierta suma a las Compañías que hagan el servicio de comunicaciones con puertos que por su situación comercial y geográfica no son base de negocio para los armadores.

Pero imponerles a éstos, por la ley, una exacción puede decirse, en beneficio de tal o cual localidad o región, me parece a mí que sería a tocar directamente el derecho de propiedad y la libertad de comercio.

Yo creo que los deseos del Honorable Senador por Chiló son justos; evidentemente, se necesita atender a los pequeños puertos que a veces permanecen por mucho tiempo sin comunicación alguna con el resto del país y que habrá de proveerse a que se restablezca un sistema de viajes que los mantenga en constante comunicación.

Pero, repito, esto sólo puede hacerse acor-

dando primas en compensación a las empresas navieras.

Espero que el Honorable Senador no insistirá en la aprobación del inciso 4.º y que en todo caso el Senado no le prestará su aprobación.

El señor OCHAGAVIA. — Estimo, como el Honorable Senador por Valdivia, que no se puede establecer una comunicación constante con los pequeños puertos de Chiló, sin fijar también la debida compensación; pero me ha parecido que la reserva del cabotaje a favor de las naves nacionales, es suficiente compensación para poder exigirles que cuando vayan a Punta Arenas, pasen a Chiló, que es provincia poseedora de grandes intereses.

Creo que con esa compensación está suficientemente atendida la consideración de justicia que hace valer el Honorable Senador por Valdivia.

Además, se debe tomar en cuenta que estableciendo la ruta por los puertos de Chiló, el comercio de esa provincia tomará mucho más desarrollo y en muy poco tiempo estaría en situación de proveer de abundante carga a los vapores, con lo cual se comprende que suprimiría el gravamen que se ha creído notar.

Por otra parte, esta obligación se impondría por consideraciones de servicio público, a las que debe atender el Estado.

El señor CORREA OVALLE (Vice-Presidente). — Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

El señor CORREA OVALLE (Vice-Presidente). — Si el Honorable Senador por Chiló insiste en su indicación, se procederá a votar inciso por inciso.

Acordado.

En votación el inciso primero del artículo 4.º

Si no hay inconveniente, se dará por rechazado.

Rechazado.

En votación el inciso segundo del mismo artículo.

Redojada la votación, el inciso fué rechazado por quince votos contra uno y dos abstenciones.

#### AL VOTAR

El señor YAÑEZ. — Siento votar que no, aunque comprendo la importancia de que existan comunicaciones con los puertos de Chiló; pero no es aceptable obligar a los navieros a hacer escala obligada en puertos que no van a proporcionarles la carga necesaria para resarcirse siquiera de los gastos de la arribada.

El señor BULNES. — No voto, a pesar de que mis deseos habrían sido votar afirmativamente para así extremar los efectos de los monopolios o privilegios...

El señor CLARO LASTARRIA (Ministro de la Guerra). — Los artículos 5.º y 6.º son derivados del artículo 4.º que se acaba de supri-

mir; de manera que me parece que el Senado haría bien, al completar su idea, rechazando estos dos artículos, porque ellos establecen disposiciones reglamentarias y sanciones que sólo dicen relación con el artículo suprimido.

El señor CORREA OVALLE (Vice-Presidente). — Si al Senado le parece, se darán por rechazados los artículos 5.º y 6.º

Rechazados.

En discusión el artículo 7.º

El señor SECRETARIO. — Art. 7.º La presente ley comenzará a regir desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial".

El señor ZAÑARTU don Enrique). — Desosometer a la consideración de mis Honorables colegas, a pesar de la oposición que se ha manifestado para algunas ideas, la siguiente indicación: "Desde la fecha de la promulgación de esta ley la Marina Mercante nacional entra a formar parte de la reserva naval".

He formulado esta indicación, porque es posible que en un momento dado se presente una dificultad cualquiera en algún punto apartado del territorio, y me parece que el Gobierno debe estar habilitado para disponer de cualquiera de las naves favorecidas por esta ley, para transportar víveres u otros elementos que sea necesario, según el caso.

El señor VALENZUELA. — Me parece que no hay necesidad de aprobar una disposición de esa naturaleza en este proyecto, porque el Gobierno está facultado actualmente para pro-

ceder en la forma que indica el señor Senador por Concepción.

El señor YAÑEZ. — Me parece absolutamente innecesaria una disposición semejante en este proyecto, pues tengo idea de que la ley de 1878 contempla esos casos.

El señor ZAÑARTU (don Enrique). — Sólo el caso de una guerra; y yo me refiero a casos que pueden presentarse estando el país en situación normal. Supóngase que por cualquier motivo escasean los víveres en Iquique en un momento dado y que la Marina Mercante nacional no va llevándoles a ese puerto, pues entonces el Gobierno podría tomar una nave mercante, indemnizando los gastos y perjuicios, para enviar los víveres que necesitara aquella ciudad.

Como han quedado para segunda discusión dos artículos, formulo la indicación que he expuesto; en la inteligencia de que si mereciera observación la retiraré inmediatamente.

El señor CORREA OVALLE (Vice-Presidente). — Si no se pide votación, se dará por aprobado el artículo 7.º

Aprobado.

La segunda discusión de los artículos pendientes tendrá lugar en otra sesión.

Se levanta la sesión.

Se levantó la sesión.

Antonio Orrego Barros,  
Jefe de la Redacción.