

Sesión 12.ª extraordinaria en 27 de Octubre de 1921

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES CLARO SOLAR Y CORREA OVALLE

SUMARIO

El señor Valdés recomienda al señor Ministro de Hacienda el pago de los sueldos del profesorado de la Escuela Normal de Victoria y pide el envío de una brigada sanitaria a Carahue a combatir el tífus exantemático.—El señor Errázuriz Lazcano prosigue sus observaciones anteriores sobre servicios del Ejército.—El señor Valdés felicita al Director General de Correos por las reformas introducidas en ese servicio.—El señor Medina (Ministro de Guerra), pide la publicación de documentos relacionados con servicios en el Ejército, y así se acuerda.—El señor Ramírez Frías (Ministro de Justicia) pide preferencia para el proyecto sobre reforma del Código Penal; del de Código de Procedimiento Penal.—El señor Briones Luco se ocupa del incendio ocurrido recientemente en Pisagua.—El señor Bañados pide al señor Ministro del Interior investigue el asalto a la Imprenta "La Semana", de San Antonio.—Se consideran las modificaciones introducidas por la otra Cámara en el Código de Procedimiento Penal.—Continúa la discusión del proyecto sobre obras portuarias.—Se levanta la sesión.

ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Aguirre Cerda, Pedro	González Errázuriz, A.
Alessandri, José Pedro	Huneus, Francisco
Bañados, Guillermo	Letelier Silva, Pedro
Briones Luco, Ramón	Lyon Peña, Arturo
Concha S., Juan E.	Ochagavía, Silvestre
Concha, Luis Enrique	Torrealba, Zenón
Echenique, Joaquín	Valenzuela, Régulo
Edwards, Guillermo	Valdés, Ricardo
Errázuriz, Jorge	Yáñez, Eliodoro
Errázuriz, Ladislao	Zañartu, Héctor.
Gatica, Abraham	

Y los señores Ministros de Justicia e Instrucción Pública y de Guerra y Marina.

ACTA

Se leyó y fué aprobada la siguiente:

Sesión 11, extraordinaria, en 26 de Octubre de 1921

Asistieron los señores Claro, Correa, Aguirre, Alessandri, Bañados, Barros, Briones, Concha S. don Juan E., Concha don Luis E., Echenique, Edwards, Errázuriz Tagle, Errázuriz Lazcano, Freire, Gatica, González Errázuriz, Huneus, Letelier, Lyon, Ochagavía, Quezada, Torrealba, Valenzuela, Valdés, Yáñez, Zañartu don Héctor y los señores Ministros de Justicia e Instrucción Pública y de Guerra y Marina.

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

Oficio

Uno del señor Ministro de Hacienda con el cual remite un ejemplar de la cuenta general de entradas y gastos de la Nación correspondiente al año próximo pasado.

Pasó a la Comisión Mixta de Presupuestos.

Solicitudes

Una de don G. Rivadeneira y don Víctor Araya a nombre de la "Sociedad de Artesanos de Ovalle" en que piden el despacho de la ley seca para los establecimientos mineros y salitrosos.

Se acordó tenerla presente y archivarla; y Una de doña Angela Riquelme Illescas, en que pide pensión de gracia.

Pasó a la Comisión de Guerra y Marina.

Entrando a los incidentes, el señor Barros hace presente que ha visto en los diarios que el Ejército de Salvación ha presentado una solicitud al Gobierno pidiendo permiso para hacer una colecta pública en todo el país y observa al señor Ministro del Interior la conveniencia que, en su concepto, habría de no permitir más colectas que las ya autorizadas.

Se refiere en seguida a la conferencia que ha tenido lugar en una de las salas del Senado entre el señor presidente, el Intendente de Santiago, el señor Alcalde y el Director General de Sanidad, en que se trató de la conveniencia que habría en despachar a la brevedad posible algunos de los proyectos relativos a la ejecución de obras públicas como un medio de dar trabajo a los obreros desocupados.

Cree que debe darse preferencia en esta clase de obras a aquellas que sean de un carácter eminentemente reproductivas y fáciles de llevar inmediatamente a la práctica, como sería, por ejemplo, la construcción de caminos.

El señor Zañartu don Héctor recomienda también con el mismo fin la aprobación del proyecto sobre construcción de obras portuarias.

El señor Concha don Juan Enrique ruega a la Comisión de Hacienda tenga a bien informar a la brevedad posible el proyecto de ley sobre almacenes generales, que ha sido aprobado por la Cámara de Diputados.

Pide también al señor Ministro de Guerra se sirva transmitir al señor Ministro de Hacienda la petición que le dirige para que tenga a bien recabar de S. E. el Presidente de la República la inclusión en la convocatoria del referido proyecto.

El señor Ministro de Guerra contesta que atenderá con el mayor agrado la petición del honorable senador por O'Higgins.

Da respuesta en seguida a las observaciones formuladas por el Honorable Senador por Curicó relativas a diferentes servicios del Ejército y por el Honorable Senador por Santiago, señor Bañados, acerca del probable viaje a Panamá del acorazado "Almirante Latorre" a carenarse.

Usan nuevamente de la palabra en este incidente los señores Errázuriz y Bañados.

El señor Errázuriz Lazcano llama también la atención del señor Ministro del Interior a un reclamo que ha recibido de vecinos de la provincia de Maileco por haber sido desviado el camino entre "Los Sauces" y "Lumaco", sin derecho alguno, en el lugar de Ranquileo, en una extensión de más o menos veinte cuadras, haciéndolo pasar por terrenos fangosos que lo harán absolutamente intransitable en el invierno, y le ruega imponerse del informe evacuado sobre el particular por el ingeniero de la provincia para que a la mayor brevedad tome las medidas convenientes en obsequio de los vecinos de aquella localidad.

El señor Zañartu don Héctor formula indicación para celebrar sesión mañana Miércoles a las horas de costumbre, destinada especialmente

a continuar la discusión pendiente sobre el proyecto de obras portuarias.

Se dan por terminados los incidentes.

La indicación del Honorable Senador por Maule se da tácitamente por aprobada.

El señor Presidente anuncia como asunto para la tabla de fácil despacho para la sesión próxima, el proyecto de ley iniciado en un mensaje de S. E. el Presidente de la República por el cual se reconoce como Institución Nacional la "Cruz Roja Chilena".

Se suspende la sesión.

A segunda hora, el señor Ministro de Justicia e Instrucción Pública, con el asentimiento de la Sala, ruega al señor Presidente tenga a bien anunciar entre los asuntos de fácil despacho para la sesión próxima, el proyecto de ley aprobado por el Senado sobre reformas al Código Penal que ha sido devuelto con modificaciones por la Cámara de Diputados.

El señor Presidente deja anunciado desde luego dicho negocio.

Entrando a la orden del día, se inicia la discusión particular del proyecto de ley aprobado por la Cámara de Diputados, sobre construcción de obras portuarias.

Considerado el artículo 1.º, el señor Echeñique formula indicación para que pase a Comisión.

Usan en seguida de la palabra los señores Zañartu don Héctor, Ochagavía, Aguirre, Valenzuela, Valdés, Torrealba, Briones, Bañados y Edwards.

Habiendo llegado el término de la sesión, se procede a votar la indicación formulada.

El señor Alessandri pide que la votación sea nominal, y tomada ésta, resulta desechada la indicación por once votos contra diez, quedando, en consecuencia, pendiente la discusión del proyecto.

Votan por la afirmativa, los señores: Concha don Juan Enrique, Correa, Echenique, Edwards, Errázuriz Lazcano, González, Lyon, Ochagavía, Valenzuela y el señor Presidente.

Votan por la negativa los señores: Aguirre, Alessandri, Bañados, Briones, Concha don Luis, Errázuriz Tagle, Letelier, Quezada, Torrealba, Valdés y Zañartu don Héctor.

Se levanta la sesión.

CUENTA

Se dió cuenta:

1.º Del siguiente oficio del Ministerio de Guerra:

Santiago, 27 de Octubre de 1921.—En respuesta al oficio de V. E., número 234, de 19 del mes en curso, tengo el honor de acompañar a US. los datos solicitados por el honorable senador de Curicó.

Las preguntas primera y tercera se contestan con el cuadro número 1; la séptima, con la minuta signada con el número 2, ambas confeccionadas por la Dirección del Personal del Ejército.

Las preguntas segunda, tercera y cuarta se responden con la relación señalada con el número 3 también adjunta.

Las preguntas señaladas con los números 8.0 y 9.0 quedan contestadas con el oficio de la Caja de Crédito Hipotecario de fecha de hoy, que original se acompaña.

En cuanto a las preguntas de los números 5.0 y 6.0, debo expresar a V. E. que en cada caso, tanto en el llamamiento al servicio de los oficiales recién reincorporados, el Gobierno ha procedido y procederá siempre atendiendo sólo a la justicia y a las conveniencias del Ejército, y en ejercicio de las facultades privativas que le otorga la Constitución Política del Estado.

Dios guarde a V. E.— R. Medina Neira.

La documentación a que hace referencia el anterior oficio, dice:

Núm. 1.— RELACION DE LOS OFICIALES DEL EJERCITO REINCORPORADOS AL SERVICIO, DESDE EL 23 DE DICIEMBRE DE 1920 HASTA EL 14 DE OCTUBRE DE 1921

Grados	Nombres	Causas del Retiro	Fecha de la reincorporación	Retirado nuevamente
Coronel . . .	Francisco Solís de Ovando	Disponibilidad en V—919, con motivo de las incidencias militares; estando en esta situación pidieron su retiro temporal	9—II—921	
Mayor	José A. Villalobos B.		16—II—921	
Mayor	Bernardo Gómez Solar		16—IV—921	
Teniente 1.0.	Carlos Guerrero Bittner	Se le llamó a calificar servicios el 28-V-921, con motivo de su calificación	16—VIII—21	
Mayor	Dativo del Canto	Disponible el 14—XI—901 como resultado de un sumario y retirado temporalmente el 10—V—902	24—VIII—21	7—IX—921
Contador 1.0	Julio Baeza Infante	Se retiró voluntariamente por haber sido nombrado Gobernador de Lima—che	7—IX—921	
Mayor	Adriano Bravo Ortiz	Disponible el 3—V—919 y el 9—VII—19 pidió retiro absoluto por enfermedad	6—IX—921	30—IX—921
Capitán	Alberto Muñoz Figueroa	El 28—II—920 fué separado como resultado de un sumario que se le instruyó	21—IX—921	4—X—21
Mayor	Ismael Carrasco Rábago	Igual situación que los 3 primeros	23—IX—921	
General Div.	Guillermo Armstrong R.	El 9—V—919 calificó servicios por las incidencias militares y el 5-V-19 obtuvo su cédula de retiro	5—X—921	

Núm. 7.— Término medio del tiempo que han demorado en ascender los oficiales que figuran actualmente en el escalafón en los grados que se indican:

Generales de División	4 años 5 meses
Generales de Brigada	6 años 2 días
Coroneles	6 años 10 meses
Tenientes Coroneles	7 años 8 meses
Mayores	8 años 11 meses
Capitanes	4 años 6 meses
Tenientes primeros	2 años 2 meses

Referencias sobre los puntos 2.0, 3.0 y 4.0 del oficio del Senado

Causa del retiro de los oficiales reincorporados

De los oficiales reincorporados, 3 tenían pensión: el General de División don Guillermo

Armstrong, con retiro temporal por llamado a calificar servicios; el mayor don Dativo del Canto, con retiro temporal por disponibilidad; y el mayor don Adriano Bravo Ortiz, con retiro absoluto por enfermedad incurable, proveniente de actos del servicio, que le produjo inutilidad parcial.

El capitán don Alberto Muñoz Figueroa había sido separado en 1920.

¿Cuántos de los reincorporados se han retirado de nuevo y al cabo de cuánto tiempo?

De los oficiales reincorporados, 4 han obtenido retiro después de los siguientes tiempos:

General de División don Guillermo Armstrong	17 días
Mayor don Dativo del Canto	13 días
Mayor don Adriano Bravo Ortiz	24 días
Capitán don Alberto Muñoz Figueroa.	13 días

¿Cuál es el aumento de pensión que ha tenido cada retirado con motivo de su reincorporación?

General de División don Guillermo Armstrong	\$ 12,000
Mayor don Dativo del Canto	3,437.50
Mayor, don Adriano Bravo Ortiz	1,775
Capitán don Alberto Muñoz Figueroa	4,680

Santiago, 26 de Octubre de 1921.— Señor Ministro: La Caja de Retiro y Montepío del Ejército y Armada ha recibido el oficio de US. N.º 8,423, de 17 del actual, en que pide se le informe a la brevedad posible sobre dos preguntas hechas a ese Ministerio por la Honorable Cámara de Senadores, que dicen relación con los servicios que presta esta Caja.

A) ¿Está la Caja de Retiro del Ejército en condiciones de pagar las pensiones de retiro que le corresponden?

Esta Dirección manifiesta a US. lo siguiente:

La Caja de Retiro funciona actualmente dentro del período de ocho años, de los cuales van transcurridos seis, en los que el Estado debe concurrir con el 75 por ciento de las pensiones vigentes; por esa razón la Caja está en condiciones de pagar sin inconveniente las pensiones que por ahora decreta el Gobierno, y lo estará también para pagar aquellas que se decreten en el transcurso de los dos años que faltan para completar ese primer período.

Pasados esos primeros ocho años de existencia de esta institución, y cuando el Estado empiece a contribuir sólo con el 50 por ciento de las pensiones vigentes, la Caja podrá también pagar las que se decreten; pero, desde ese momento, se detendrá la formación de su capital, con lo cual se llega lógicamente a la conclusión de que no va a estar en condiciones de pagar por sí sola las pensiones que tenga en vigencia una vez terminado el plazo de quince años que fija la ley a la concurrencia del Estado. Tal circunstancia fué hecha presente por esta Dirección al Supremo Gobierno, en nota a ese Ministerio de fecha 10 de Octubre de 1918.

Lo expuesto está confirmado por la experiencia de los seis años transcurridos desde la fundación de la Caja.

Sus ingresos guardan relación con las bases calculadas, y conforme a ellas ha acumulado durante esos seis años un capital de \$ 11.671,252.84.

Desgraciadamente, mientras las entradas han guardado relación con las estimadas al fundarse la institución, los cálculos sobre las salidas han variado por completo, y así, mientras las pensiones vigentes al final del sexto año se estimaron en \$ 1.031,817, la Caja paga al término de esos seis años pensiones de un valor anual de \$ 3.117,802.72. Estas cifras demuestran que sus salidas se han triplicado sobre las calculadas.

En 1918 huía presente a US. que la desconformidad entre las pensiones calculadas y las que pagaba la Caja, llegaban a \$ 502,138.46

anuales. Hoy día esa diferencia se ha elevado a \$ 2.085,985.72.

He aquí por qué la ley no podrá cumplirse en la forma en que fué concebida.

Las cifras anotadas ponen de manifiesto que si la Caja no puede cumplir su objeto en la forma y plazo que le exige su ley de creación, no se debe a que se hayan alterado las bases de los cálculos hechos para las entradas, sino porque las salidas, en las cuales ella no tiene intervención alguna, han aumentado en forma imposible de prever.

B) ¿Qué medidas van a arbitrarse para colocar a la Caja en condiciones de atender sus compromisos?; ¿se aumentarán los descuentos del personal o se echará sobre el Fisco la mayor carga que resulte?, y en tal caso, ¿qué entradas se afectarán a ese servicio?

A este respecto debo manifestar a US. que con la experiencia adquirida y con los estudios hechos, se llega a la conclusión de que la única forma de asegurar absoluta y definitivamente el porvenir de esta institución, es que el Estado contribuya con el 75 por ciento de las pensiones pagadas, hasta que la Caja haya formado el capital necesario para cubrir, con sus intereses y la anualidad de descuentos, el monto total de las pensiones que tenga vigentes.

Como complemento de esta contestación, tendré el agrado de presentar a US., en fecha próxima, una exposición general de la situación alcanzada por la Caja de Retiro del Ejército y Armada durante los primeros seis años transcurridos desde su fundación en Setiembre de 1915.

En ella encontrará US. expuestas las deducciones generales que se desprenden de lo sucedido en la práctica y las ideas que, a juicio del Consejo de Administración y de esta Dirección, deben tenerse presentes para asegurar el cumplimiento del objetivo con que el Gobierno fundó este organismo económico.

Dios guarde a US.—L. Barros B.

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

Santiago, 22 de Octubre de 1921.—Su Exce-lencia el Presidente de la República, por decreto número 3,128, de 12 de Setiembre próximo pasado, recibido en este Tribunal con fecha 23 del mismo mes, ha tenido a bien insistir en la toma de razón de los decretos números 2,425, 2,521, 2,493 y 2,990, expedidos por el Ministerio del Interior, que fueron representados por la Ilustre Corte de Cuentas, y esta Corporación, en cumplimiento del deber que le impone el número X del artículo 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 estos decretos se ordenan diversos pagos por forraje suministrado a las policías, imputando los gastos que ellos representan al ítem 5,409 del presupuesto vigente.

Entre los antecedentes figura un oficio de la Dirección General de Contabilidad con el que devuelve el decreto 2,425 por exceder el ítem 5,409 de donde se deduce el gasto; y como los decretos restantes tienen la misma imputación, la Corte de Cuentas los estimó ilegales porque contrarían lo dispuesto en la ley 3,748, de 23 de Abril último, que prohíbe los excesos, salvo en los casos de que se trate de cumplimiento de sentencias o pago de pensiones de jubilación o de retiro, ninguno de los cuales es aplicable a los decretos de que se trata.

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

Dios guarde a V. E.—J. Aguirre L.

Santiago, 24 de Octubre de 1921.—Su Excelencia el Presidente de la República, por decreto número 3,176, de 13 de Setiembre próximo pasado, recibido en este Tribunal con fecha 25 del mismo mes, ha tenido a bien insistir en la toma de razón de los decretos números 2,769, 2,709, 2,992 y 3,131, expedidos por el Ministerio del Interior, que fueron representados por la Ilustre Corte de Cuentas, y esta Corporación, en cumplimiento del deber que le impone el número X del artículo 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 el primero, se autoriza al Comandante General de Carabineros para girar contra la Tesorería Fiscal de esta ciudad, a medida que sea necesario, por la suma de \$ 190,500, a fin de que atienda a los gastos que demande el aumento del personal de dicho Cuerpo, acordado por ley número 3,739, de 25 de Febrero último, e imputa el gasto a la ley indicada.

Por los tres restantes se ordena el pago de diversas cantidades por servicio de movilización, alimentación y albergue de obreros cesantes, e imputar el gasto a los fondos puestos a disposición del Ministerio del Interior por decreto de Hacienda número 1,697, de 6 de Agosto último.

La Corte de Cuentas estimó ilegales dichos decretos:

El 2,769, porque de los antecedentes consta que la suma que se autoriza es para atender al pago de rancho, forraje, movilización, arriendo de cuarteles, útiles, muebles, etc., que son indispensables para las dotaciones con que se aumentó el Cuerpo de Carabineros, gastos éstos para los cuales no consulta fondos la ley número 3,739, a que se imputan, pues dicha ley sólo aumenta el número de plazas del citado Cuerpo, sin autorizar fondos para gastos de otra naturaleza; y

Los decretos números 2,709, 2,992 y 3,131, porque la suma que autoriza el de Hacienda número 1,697, a que se imputan los gastos, fué a su vez deducida de la ley número 3,738, de 25 de Febrero último, que concedió fondos para

reparaciones de caminos y prosecución de obras autorizadas por leyes anteriores que hayan sido contratadas y, por consiguiente, considera la Corte que no procede cargar a esos fondos gastos como son los de que tratan estos decretos, y que no caben dentro de los objetos a que está destinada la referida 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 Ilustre Corte de Cuentas.

Dios guarde a V. E.—J. Aguirre L.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Ofrezco la palabra antes de la orden del día.

SUELDOS DE LA ESCUELA NORMAL DE VICTORIA

El señor VALDES.—Con permiso de mi honorable colega por Curicó, que tiene pedida la palabra, me permito rogar a la Mesa que se oficie al honorable señor Ministro de Hacienda, solicitando el pago de los sueldos atrasados de los profesores de la Escuela Normal de Victoria, únicos impagos en dicho departamento, según presentación que tengo a la vista.

ESTADO SANITARIO DE CARAHUE

El señor VALDES.—También me permito solicitar del honorable señor Ministro del Interior el pronto envío de una brigada sanitaria a Carahue, donde se ha desarrollado violentamente el tifus exantemático, causando ya varias muertes y produciendo la natural alarma pública.

La Ilustre Municipalidad de Carahue, desprovista de recursos para combatir la terrible epidemia, me ha teleografiado pidiendo este auxilio de parte del Gobierno.

También ruego a la Mesa que se oficie al honorable señor Ministro del Interior en tal sentido.

Agradezco al señor Senador por Curicó que me haya dado oportunidad para formular estas peticiones.

PETICION DE DATOS

El señor HUNEEUS.—Ruego al señor Secretario se sirva decirme si han llegado los datos financieros que he estado solicitando desde hace más de dos meses.

El señor SECRETARIO.—No han llegado, señor Senador.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Se ha reiterado el oficio, señor Senador.

El señor HUNEEUS.—Entonces, volveré a preguntar en la semana próxima, y pido al señor Presidente que perdone mi insistencia.

PUBLICACION DE UN OFICIO

El señor ERRAZURIZ LAZCANO.—Antes de usar de la palabra para continuar las observaciones que formulé en sesión anterior, me permito hacer indicación para que se publique

el oficio con que el señor Ministro de Guerra há remitido al Senado los antecedentes que me permitan solicitar de su departamento.

VISITA DE JEFES MILITARES

El señor ERRAZURIZ LAZCANO.—Decía ayer, señor Presidente, que los oficiales del Ejército que fueron llevados contra su voluntad a aparecer en una actitud inconveniente y contraria a la disciplina, se habían dirigido a la prensa para desmentir los móviles que se les habían atribuido artificiosamente; y pocas palabras me bastarán para demostrar que esta aclaración no es, como decía ayer, un asunto baladí, algo que pueda ser desconsiderado por el Gobierno.

Voy a leer ante el Senado algunos de los considerandos del fallo emitido por el Consejo de Guerra de oficiales generales reunido el año pasado para juzgar los delitos cometidos por algunos militares el año 1919. Estos considerandos, señor presidente, van a arrojar bastante luz sobre la maquinación que vengo debelando en el curso de mis observaciones.

Dice el considerando 4.º: "Que el general Armstrong, en muchas de sus declaraciones que corren a fs. 148, 424, v., 546, 547 v. 536 v., 584 y 608, ha expresado que él ha sido el iniciador de un movimiento de unión y de acercamiento entre los jefes del Ejército, cuyo objeto principal era propender a formar del Ejército y demás fuerzas armadas un todo compacto y homogéneo que pudiera ofrecer su concurso al Presidente de la República en caso de conmoción interior u otro peligro público; que, como fin secundario, este movimiento se proponía influir en el pronto despacho de ciertas leyes que estimaban beneficiosas para el Ejército; que para llevar a la práctica su proyecto, comunicó sus ideas a varios generales, con los cuales se reunió varias veces a contar de Noviembre o Diciembre de 1918; que, aceptadas por éstos sus ideas, resolvieron proponerlas a los demás jefes del Ejército, para lo cual cada uno debería hablar a aquellos con quienes tuviera relaciones, prefiriendo a los más distinguidos y meritorios, y exceptuando a los de poco valer o mal conceptuados y a los que tuvieran especiales relaciones de amistad con la persona de S. E. el Presidente de la República; que para eliminar a estos últimos se tuvo en vista que, teniendo el movimiento por objeto proporcionar un apoyo eficaz al Presidente de la República, no había necesidad de consultar a los jefes que tuvieran relaciones de amistad personal con él, pues se debía contar con ellos, y que, además, había el peligro de que comunicaran prematuramente el proyecto a S. E., haciendo fracasar así el propósito de presentarle una unanimidad de voluntades; que, para evitar este fracaso, se acordó proceder discretamente, encomendándole reserva sobre lo que se tratara; que él comunicó personalmente sus ideas a los generales Bari, Binmelis, López, Brieva, Fuenzalida y Ya-

var a los coroneles Dublé, Echavarría, Sotomayor, Flores, Solís de Ovando, Lorca, Ortiz y Toledo; a los tenientes coroneles Concha, Barboza don Quintiliano, del Canto, Calvo, Cortés, Vidaurre, Lazo y Maturana; y a los mayores Gómez Solar, Vidaurre, Montero, Otero, Carrasco y Gómez don Ismael; y que, conocida la opinión de algunos de los coroneles de la guarnición, citó a éstos a una reunión, que se verificó, en Marzo de 1919, en la casa del mayor don Bernardo Gómez Solar, y a la cual asistieron, además del general Armstrong, los coroneles Echavarría, Sotomayor, Hinojosa y Solís de Ovando; en esa reunión se designó un comité destinado a dar a conocer las mencionadas ideas a los jefes de menor graduación, nombrándose como presidente de él al coronel Echavarría; algún tiempo después, el 15 de Abril de 1919, citó a una reunión en su oficina a los tenientes coroneles de la guarnición; y que en esta reunión, como lo manifiestan a fojas 554 y 556 v., les leyó la fórmula de juramento que corre en autos, agregando, sí, que leyó esa fórmula, no con el objeto de que los asistentes prestaran dicho juramento, sino como una recomendación o señal de que debía guardarse reserva".

El considerando 13 dice:

"Que es muestra evidente de indisciplina el establecer que es necesario asociar a los oficiales para ofrecer su apoyo incondicional a S. E. el Presidente de la República, pues esto equivale a negar obligación de todos los miembros del Ejército de prestarle la más absoluta subordinación en todo lo que mandare el servicio".

Y el considerando 16 dice:

"Que aunque el general Armstrong y demás declarantes exponen que sólo se ha tratado de unión y compañerismo, de adhesión a la autoridad y de impulsar el despacho de ciertas leyes, dichas ideas no guardan concordancia con la severidad del juramento de autos, lo que hace creer que han existido otros fines que o no han sido confesados en las declaraciones, o no han sido dados a conocer por los organizadores o dirigentes a los demás militares que ingresaron a la sociedad o liga".

Y el 17:

"Que entre los antecedentes que pueden esclarecer el punto figuran principalmente los documentos llamados objetivo y plan de operaciones y gráfico, de fojas 75 y 336, que fueron entregados a la fiscalía por el general don Alberto Herrera en sus declaraciones de fojas 69 y 316 v.

Considerando 18:

"Que estos documentos son de carácter netamente subversivo, por cuanto el primero establece el modo de proceder a una sublevación o golpe de Estado, y de entregar el Gobier-

no a una Junta Ejecutiva General en esta ciudad, de la cual dependerán los comités de toda la República, y el segundo indica, por medio de un dibujo, la composición de la junta y los comités".

Y caracterizando las situaciones que creaban el juramento y el gráfico, u otro documento a que alude, dice el considerando 4:

"Que entre los hechos investigados figura la existencia de una fórmula de juramento distribuida a varios jefes del Ejército, que dice como sigue:

"Yo... juro por mi honor guardar sigilo y fidelidad en todo lo que se refiera a la Sociedad Ejército de Regeneración, a la cual juro pertenecer y servir con toda la decisión de mi alma y la entereza de mi carácter, y en cuyo servicio, para grandeza de la patria, no escatimaré sacrificios, guardando absoluto secreto sobre lo que se me confiare y llegare a saber, y obedeciendo, sin discusión, leal y esforzadamente, las órdenes que recibiera. Estrecha solidaridad nos une: a ella ligamos nuestro honor, y por ella juramos amparar al compañero, caer con él en su defensa, y aplastar al delator si es necesario".

5.o "Que la promesa contenida en ese juramento de obedecer sin discusión las órdenes que se recibieren, sin expresarse de quién, de caer en la defensa del compañero y de aplastar al delator, son palabras que inclinan a sedición, motín o rebelión, puesto que el hecho de que un militar se comprometa a obedecer incondicionalmente las órdenes que recibiere de una autoridad desconocida implica el rebelarse contra la autoridad militar y demás autoridades constituídas en todo lo que estuviere en contraposición con las órdenes que aquel recibiere de la autoridad desconocida a quien ha jurado obediencia".

El alcance y significado de esta junta y los procedimientos por medio de los cuales habría de entronizarse en el poder, se expresan en las declaraciones de los inculcados en los párrafos del dictamen expedido por el Fiscal, a los cuales me voy a permitir dar lectura.

"Desde luego, está demostrado que el General Herrera pidió se fijara por escrito cuál era el objetivo que se iba a perseguir con la Asociación proyectada y cuáles los medios para alcanzarlo, y estos datos se encuentran expresamente consignados en el documento tantas veces citado. ¿Tienen alguna relación las ideas expresadas en ese documento con los propósitos que manifestó el General Armstrong a los jefes con quienes habló? El Almirante Cuevas, en su primera declaración, dejó establecido que aunque no había conocido dicho documento veía en él "algunas de las ideas de las discutidas entre los generales, como la de inspirar confianza al Ejecutivo para constituir un Gobierno fuerte y para que éste pudiera usar del Ejército sin vacilaciones ni temores de que se le pudiera volver en contra la fuerza armada". Y ¿cuáles son estas ideas? El documento en cuestión señala como objetivo de la Asociación proyectada los dos puntos siguientes:

a) "Apoyar al Gobierno para que haga una

administración fuerte y honrada, sostenida por la fuerza armada".

b) "Hacer presentación al Presidente de apoyo incondicional".

En caso de que acepte el Gobierno la proposición, se le manifestará que se han quemado las naves, y que para salvar la Nación del caos hay que proceder a organizar un Gobierno de acuerdo con las aspiraciones de la República".

Más adelante agrega:

"Pero algunos han ido un poco más lejos. El coronel Flores ha declarado que el General Armstrong le habló de "que muchos jefes del Ejército tenían el propósito de agruparse para robustecer la acción del Ejecutivo, que se encontraba tan desmedrado en vista del desgobierno que la prensa propalaba diariamente", (fjs. 46 v.). El comandante Concha, expuso que el mismo general le había dicho en síntesis, que los propósitos de la Asociación "no eran otros que apoyar al Gobierno para robustecer su acción en vista de la situación tan desquiciada en que se encontraba el país", (fjs. 60).

"El general Herrera al relatar la conversación que con él tuvo el Almirante Cuevas sobre los propósitos abrigados por algunos jefes, ha puesto en boca de éste las siguientes palabras: "Que conversando él con varios jefes del Ejército sobre la situación actual del país, se habían convencido de que se hacía sentir la falta de vigor en la actuación del Gobierno, por el poco concurso que se le ofrecía por los hombres y las instituciones que debían ayudarlo a ejercer sus funciones".

"El capitán de Fragata don Amadeo Figueroa, ha sostenido, a pesar de la negativa del Almirante, que éste le manifestó que el objetivo principal de la Asociación o Liga que se estaba formando era "sacar al país del caos y la anarquía en que se encuentra, debido a la politiquería que todo lo invade, para lo cual se trataría de darle al Ejército o al Presidente la fuerza moral de ambas instituciones, para que se pudiera gobernar con firmeza".

"El comandante don Desiderio García ha declarado que el general Fuenzalida le hizo presente que se trataba de aunar ideas entre el personal superior del Ejército, en el sentido de uniformarla, a fin de que, en un momento dado, una comisión de generales se acercara a S. E. el Presidente de la República para manifestarle la adhesión incondicional del Ejército en el sentido de facilitarle su acción de Gobierno, la que se veía entrabada por los partidos políticos, ya sea haciéndole cambiar de Ministerios o ya en las Cámaras, no tratando los mensajes presentados por el Gobierno".

"El resultado de las investigaciones demuestra, pues, plenamente que en realidad, se trataba de provocar una Asociación entre los jefes de las instituciones armadas, para hacer una presentación al Presidente de la República de apoyo incondicional y apoyar al Gobierno para que haga una administración fuerte y honrada, sostenida por la fuerza armada".

Vean, ahora, mis honorables colegas lo que dice "El Mercurio", diario que tiene siempre buenas fuentes de información. Con grandes caracteres, emplea el título de

"Solidaridad y compañerismo entre los comandos militares", y en seguida estos otros títulos: "Adhesión telegráfica de todos los comandos de la República". "Pasan anoche a saludar a S. E. y le reiteran su leal adhesión en estos momentos difíciles para el país".

El señor BAÑADOS.— Tendrían datos reservados sobre algún conflicto con el extranjero; no veo otra explicación.

El señor ERRAZURIZ LAZCANO.— Probablemente lo han creído algunos, pero no es ese el fondo de la aventura.

Dice el artículo que cito que en el Club Militar se realizó una comida, a la cual asistieron todos los comandos de unidades de la guarnición; da los nombres de los asistentes; agrega que excusó su inasistencia, por compromisos sociales, el General Altamirano, y concluye con las siguientes palabras:

"Terminada la comida, todos los jefes asistentes a ella se dirigieron a la Moneda, a saludar al Presidente de la República.

"Dichos jefes expresaron a S. E. que se habían reunido en un acto de solidaridad y compañerismo y que en estos momentos difíciles para la República, habían querido pasar a saludar al Jefe de la Nación para reiterarle su más leal adhesión.

"S. E. departió con ellos algunos momentos y les expresó que agradecía esta patriótica manifestación".

He asegurado antes que entre los delitos del fallo a que acabo de referirme y este párrafo hay tan innegable parentesco espiritual, que la acción que se les atribuye no ha podido pasar sin protestas a los jefes a quienes se condujo a la emboscada de 13 del presente.

Ha dicho también la prensa, al dar cuenta de los sucesos a que me refiero, que ese "uno de los asistentes" al banquete, a quien se le ocurrió, según nos decía ayer el honorable Ministro, proponer la visita al Presidente de la República fué el Prefecto de Policía de Santiago y teniente coronel don Bernardo Gómez Solar.

No ha sido desmentido el hecho, ni tampoco la aseveración de haber sido el mismo oficial, quien, arrogándose la representación de los visitantes, se dirigió a S. E.

No se ha dicho aún, que yo sepa, en los diarios, pero circula como insistente rumor no desprovisto de lógica, que ha sido él mismo quien inspiró el intencionado y llamativo párrafo de "El Mercurio".

Asocian mis honorables colegas tales datos al recuerdo del discreto hospedaje que el mayor señor Gómez Solar prestara a los conjurados de 1919, y llegarán conmigo a la conclusión de que el señor Ministro ha debido ver en los hechos que denunció un asunto grave, sobre el cual de-

bía explicaciones al país y especialmente a esta Cámara.

Sabemos ya la actuación de la policía de Santiago en los asaltos a los domicilios de varios senadores y en los vejámenes inferidos a otros; nos resta averiguar cuál ha sido la que le correspondió en la que habría sido la noche triste del Ejército si no fuera por la entereza con que han sabido colocar las cosas en su sitio los jefes cuya buena fe se acababa de expiar.

¿Cree el señor Ministro que se trata de un asunto baladí?

Piense su señoría, si así lo cree, que fué una visita de carácter muy semejante la que inició en España el régimen de las Juntas Militares, cuyas funestas consecuencias para la disciplina y la seguridad del país han sido juzgadas sin apelación por las horribles matanzas de Marruecos.

Hubo una primera visita de adhesión sin condiciones a raíz de una crisis en el Gobierno, y siguieron las demás arrebatando poco a poco la independencia de los poderes constituidos.

Si esto no preocupa al Gobierno, no se me alcanza cuál es la tarea que le corresponde.

Creo, por lo dicho, necesario que el señor Ministro nos declare:

1.º Si ha existido o no la declaración de un grupo de militares de prestar al Presidente de la República su leal adhesión en estos momentos difíciles para el país, según las palabras de la información de "El Mercurio".

2.º Si el Gobierno condena o no actos de esta naturaleza.

3.º ¿Qué participación ha correspondido en los hechos que denunció al Prefecto de Policía de Santiago?

4.º Que hará las investigaciones del caso para averiguar quién fué el inspirador de las noticias que al respecto publicaron los diarios de Santiago.

SERVICIO DE AVIACION

Voy a referirme ahora, señor Presidente a lo que impropriamente se ha llamado reorganización y que no es otra cosa que la desorganización definitiva del servicio aéreo.

El servicio de aviación ha cobrado excepcional importancia en el mundo entero.

La gran guerra consolidó la idea de no ser la aviación un arma que pueda figurar en los ejércitos al par que la infantería o la artillería, sino constituir toda una rama de la defensa nacional, como lo es el ejército entero o la marina completa.

Ninguna de las grandes potencias dejó de crear un Ministerio especial de Aviación, y, creyendo el servicio en importancia, se ha discutido este año en Gran Bretaña la idea de separar las carteras de Guerra y Aviación que en conjunto desempeñaba el señor Winston Churchill.

El aire será el teatro de las lides, no sólo de la guerra, sino del comercio del porvenir.

No ha podido Chile escapar a la más trascendental de las evoluciones que ha traído consigo la guerra moderna. Más que país alguno necesita suplir su falta de caminos y sobra de elevadas cordilleras y obstáculos naturales, para los menesteres de su defensa terrestre. Y en el mar le es preciso reconocer que no son los gigantes acorazados, cuyo costo sube ya a 8 o 9 millones de libras esterlinas, el medio de resguardar sus costas que le permitirá la pobreza de su Erario.

Tales monstruosas construcciones parecen, por otra parte, heridas de muerte.

El más grande de los proyectiles usados por los alemanes durante la guerra representaba un peso aproximado de una tonelada; basta saber que un aeroplano podría conducir diez veces más explosivos y arrojarlos en condiciones de eficacia enormemente mayores, para darse cuenta

de la revolución en las condiciones de la guerra que empieza a diseñarse.

Bien lo ha experimentado el Gobierno británico, que, según noticias del fin de Agosto pasado, provocó la experiencia de un torpedeamiento simulado a la flota que se encontraba en Portsmouth, y que, a pesar del oportuno aviso que se le dió, no pudo defenderse eficazmente.

Una misión inglesa trabaja entre nosotros desde el año pasado y los benéficos frutos de su acción son ya del dominio público.

Con orgullo podemos decir que ocupamos de lejos el primer puesto en Sur-América en número de pilotos y en su preparación técnica.

Para que se vea hasta qué punto ha variado fundamentalmente la eficiencia de la Escuela, núcleo del servicio que sólo ahora empieza a desarrollarse, repetiré ahora el cuadro comparativo que en parte he leído ya a mis honorables colegas.

COMPARACION DE LOS RESULTADOS EFECTUADOS EN LOS CUATRO AÑOS 1917-1920, CON LOS EFECTUADOS EN LOS ONCE MESES, NOVIEMBRE 15 DE 1920, SETIEMBRE 30 DE 1921

	Cuatro años 1917—1920	11 meses. Noviembre 1920. Setiembre 1921
Horas de vuelo	377 H. 54'	2,477 H. 38'
Accidentes (1) mayores		
Accidentes menores	79	31
Porcentaje de accidentes:		
Mayores	1 accidente por 4 horas 46 minutos de vuelo	1 accidente por 71 horas de vuelo
Menores	0.6 de un aparato	1 acc. por 89 hs. de vuelo
Aparatos volando diariamente	40	8
Personal de mecánicos empleados	66	76
Personal de mecánicos empleados para sostener un aparato en el aire		9½
Producción de pilotos capaces de volar en De Havilland	Ninguno	58
Fatalidades	7	2
Horas de instrucción de cooperación aérea con artillería	0	150
Práctica de tiro aéreo con ametralladoras	0	50

(1) Accidente mayor: Exige reparaciones de más de 24 horas.
 Accidente menor: Exige reparaciones de menos de 24 horas.

Para que se vea el progreso bajo el punto de vista del costo que ha tenido para el Erario Nacional la actividad de la Escuela de Aviación en el último tiempo en relación a lo que gastaba antes, voy a permitirme dar lectura a un cuadro, que si bien arroja datos aproximados, están ellos muy cerca de la realidad.

Este cuadro dice:

“Comparación del costo aproximado de producción de un piloto durante los cuatro años 1917-1920, con el costo durante el año en curso, bajo dirección General Contreras.

Estos datos corresponden al cuadro comparativo de los resultados durante los dos períodos.

Presupuestos para los cuatro años, con algunas leyes especiales, pero excluyendo la ley de 1920, de \$ 1.800,000.

Año 1917	\$ 180,640.00
Año 1918	351,800.00
Año 1918	1,014,200.00
Año 1919	378,900.00
Año 1919, ley especial	40,000.00
Año 1920	543,500.00
Año 1920, ley de \$ 1.800,000 no incluido	

\$ 2,509,040.00

**Período 1917-1920, con
Cáte. profago a cargo
de Escuela**

Aparatos empleados:

3. Bleriot 50 H. P.	
1 Bleriot, 70.	
2 Bleriot, 80.	
1 Duperdussin.	
5 Sánchez Besa.	
6 Aparatos Escuela (Pingüine).	
1 Farman.	
1 Morane, 80 H. P.	
A un término medio de	
\$ 20,000 cada uno	
(que es muy modesto)	\$ 400,000.00

Estos aparatos ya no existen.

\$ 2,909,040.00

que corresponde a la producción ni de un solo piloto capaz de volar el De Haviland, y a la instrucción de unas diez personas aproximadamente. capaces de ascender y bajar sin matarse.

Tomando en cuenta estos diez, o sean los pilotos con los cuales contaba el Estado en la movilización de 1920, el costo de producción por piloto sale a \$ 290,000 cada uno.

Período de 1921:

Presupuesto original, \$ 1 millón 076,233.00. pero rebajado de acuerdo con plan de economías en \$ 450,000, aproximadamente, quedan.	\$ 626,233.00
Leyes especiales incluyendo misión Scott, y material adquirido a raíz de la misión, (6 Avros con repuestos y otro material).	522,720.00
Total.	\$ 1,148,953.00

suma que corresponde a la producción de 58 pilotos, capaces de volar en cualquier aparato de guerra, o sea 18,085 pesos por piloto, contra 290 mil pesos, anteriormente.

Decía que sólo ahora empezaba a desarrollarse el servicio, porque, provistos ya de pilotos y de aparatos, nos encontramos obligados a pensar en el mejor medio de hacerlos servir a la defensa nacional.

Es indispensable, desde luego, justificar la creación y mantenimiento de la Escuela dando vida en condiciones modestas a las formaciones que en tiempos de guerra deben desarrollarse en la proporción que la defensa nacional y los recursos fiscales hagan posible.

Así como a nadie se le ocurriría limitar el Ejército a una Escuela Militar sin formaciones de tropas donde los oficiales que de ella salen, encuentren sitio para desarrollar sus actividades y que sirvan de marco a la movilización para la guerra; así la Escuela de Aviación no escapa a igual suerte.

Más aún, el servicio aéreo requiere especia-

les atenciones suplementarias de las demás instituciones armadas.

El constante y grave peligro en que se mueven los pilotos, hace que su dedicación deba ser estimulada en forma especial y generosa.

Las condiciones morales y físicas que requiere el oficio, obligan arrastrar a otras actividades de las instituciones armadas lo más selecto del personal militar y a proporcionarle dentro de los servicios aéreos a lo menos las mismas expectativas de ascenso que sin entrar en él hubieran ganado con sus méritos.

Por otra parte, y en contraposición con la exigencia anterior, hay un estrecho límite de edad que corta la carrera del oficial aviador. Es elemento de jóvenes; inteligencias vivas, músculos flexibles y organismos excepcionalmente sanos y robustos.

Pasados los años de actividad útil, el aviador encuadraría mal dentro del Ejército o de la Marina. Se ha especializado en otro ramo, carece de los requisitos de ascenso; en una palabra se ha desprendido definitivamente de ambos organismos.

Carrera tan breve exige un escalafón especial y es esta una idea que han llevado a la práctica todas las naciones que se preocupan del servicio aéreo.

En poco más de un mes regresará a su Patria el eminente oficial del Ejército británico que se contrató como instructor de nuestra Escuela.

Nunca será bastante aplaudida su labor y su mejor elogio es saber que deja tras de sí un personal que, empapado en sus enseñanzas, sabrá seguir sus lecciones.

De lo dicho habrán deducido mis honorables colegas que atravesamos por una crisis dentro del servicio de aviación, pero crisis de crecimiento y de progreso.

La larva va a transformarse ya en mariposa.

Va a abandonar la Escuela una generación de excelentes pilotos que no deben volver a las filas a enseñar a arriar botes o montar a caballo.

Ha llegado el momento en que el país tenga dentro de su modestia de recursos la primera fuerza de aviación del Continente.

¿Qué ha hecho el Gobierno ante este grave problema de la defensa nacional?

Demostrar no ya sólo incompetencia sino un incontenible y desapiadado propósito de destrucción.

En decreto de fecha reciente se ha separado la aviación de la Marina de la del Ejército, haciendo perder al servicio su indispensable unidad; y como si esto fuera poco, se ha dictado ayer un decreto que importa la sepultación del servicio.

Bastaría para considerarlo malo el apresuramiento con que se ha dictado.

Nada existe preparado para el cambio y el decreto mismo lo confiesa al ordenar que, a la brevedad posible se propongan por la Inspección

General del Ejército y la Dirección General de la Armada los reglamentos que deberán regir en adelante.

Se demuele el edificio sin tener preparado el que ha de substituirle.

Se ha prescindido de todo informe o dictamen técnico para justificar la medida, y entiéndase bien que por técnicos entiendo llamar a los especialistas en aviación que hay en Chile.

Se ha prescindido de la Inspección de Aviación; no se ha oído a los señores Scott y Travers, técnicos ingleses de primer orden que por suerte se encuentran en el país, se ha cerrado, en una palabra, los ojos ante el problema.

Pero, se comprenderá mejor lo injustificado del decreto que critico, examinando sus propias disposiciones.

(Se lee).

La Inspección de Aviación, que aunara los esfuerzos de la fuerza aérea del Ejército y de la Marina, era la forma más modesta en que, dada nuestra escasez de recursos, se había atendido a la autonomía del servicio.

Había tenido éste siempre mayor independencia y había tenido como jefe siempre un General de División o de Brigada, aún en la época en que escasamente existía una Escuela y volaba un aparato.

Hoy, en el estado de desarrollo alcanzado, pasará a depender de la más insignificante de las Inspecciones del Ejército, que ha desempeñado hasta hace poco un Coronel, y que es de todas la que corresponde a actividades que menores relaciones guardan con el servicio aéreo.

La Caballería con su papel de exploradora, la Artillería, obligada a reglar su tiro por medio de reconocimientos aéreos, habrían podido, aunque dentro del absurdo, alegar mejores títulos para asimilarse el servicio en disolución.

La compañía parecía demasiado honorable. Ni con cañones ni con caballos ha dispuesto el decreto, ataremos en adelante los aeroplanos a los pontones.

No tendrán ya los aviadores su anhelado escalafón, salvo que deseen ingresar al de Ingenieros.

Era mucho y no fué, sin embargo, bastante.

A cualquiera se le ocurre que para enseñar a volar se necesita saber hacerlo, como se necesita saber cualquier cosa para enseñarla. Más aún, nadie duda de que tales conocimientos sean más indispensables que en un maestro cualquiera en el Director de la Escuela.

Pues bien, el Gobierno ha reaccionado contra tan añejo criterio y un oficial que no vuela, ajeno aún al servicio, ha sido designado Comandante de la Escuela de Aviación.

Se trata de un distinguidísimo jefe, cuya especial preparación en artillería conozco, y a quien, por razones, que no son las de conveniencia del Ejército, se privó no hace mucho del comando del cuerpo de tropas que desempeñaba.

Es todo un sistema: al que está bien en un

sitio, se le lleva al sitio preciso en que tenga que estar mal.

La Misión Scott ha formado instructores y los hay que son un orgullo para el país. Precisamente por eso, y para destruir las legítimas expectativas de ocupar los cargos para los que se les ha preparado; el Gobierno prescinde de todos ellos, desprecia sus conocimientos y los pone bajo la dirección técnica de un profano en el ramo, aunque parezca paradoja.

Todavía, para destruir hasta la tradición que deja la misión inglesa entre el alto personal que ha colaborado a sus funciones, se les dispersa a los cuatro vientos. Se disuelve la Inspección del ramo y su personal va a esparcirse en las filas del Ejército y nuevos hombres, que tendrán que hojear afanosamente textos y revistas para adquirir siquiera un barniz de conocimientos en el ramo, entrarán a sustituir a los antiguos.

El Senado apreciará, seguramente como yo, que pocas veces se ha dictado un decreto más fundamental por un Ministro dimisionario y que pocas veces, también, se ha causado de una plumada un mayor daño.

No deseo que el honorable Ministro pierda tiempo al contestarme, buscando entre estas desaliñadas observaciones, y por ello le facilito la tarea, haciendo un resumen de algunos de los defectos salientes del decreto:

1.º Se separan los servicios marítimo y terrestre en contra de la experiencia unánime de todas las naciones adelantadas.

2.º En los momentos en que la Escuela va a desdoblarse permitiendo el nacimiento de formaciones militares, o sea, cuando el servicio aumenta en importancia, se le priva de sus organismos directivos, suprimiendo la Inspección.

3.º Si no se va a dar nacimiento a formaciones, en las cuales se desempeñe a los pilotos nombrados, lo que parece al disponerse la disolución de la Inspección, habremos sacrificado estérilmente a los oficiales, arrojado a la calle el dinero gastado en formarles para el vuelo, y suprimido una de las más eficaces ramas de la defensa nacional.

4.º La división en la provisión de los elementos necesarios para el vuelo, como son combustibles, lubricantes, repuestos, etc., traerá, como es lógico, el encarecimiento de tales adquisiciones.

5.º Se nombra como Director de la Escuela a un oficial profano que no vuela, cuyas actividades están lógicas y experimentalmente condenadas al fracaso, como se comprueba con la lectura del cuadro comparativo que me ha oído el Honorable Senado.

6.º Se prescinde del consejo de los técnicos eminentes, contratados por el Gobierno, como son los señores Scott y Travers, y de lo que opina la Inspección de Aviación, para basarse en opiniones de quienes parecen no tener idea de lo que es el moderno servicio aéreo."

Debo, a este respecto, repetir lo que ya he dicho al Honorable Senado: el servicio aéreo es una rama completa de la defensa nacional, como lo es el Ejército en su integridad o el total de la Marina, y no puede, por lo tanto, subordinar al criterio de uno u otro de tales institutos armados lo que a la Aviación interesa. Hay que concederle beligerancia y atender a su desarrollo con criterio técnico propio.

El señor Ministro que, tratándose de un sólo buque de la Armada, menos que eso, de los fondos y pernos de una nave y de los peligros que para ellos podía significar la polilla, nos manifestó ayer que había consultado numerosos técnicos nacionales y extranjeros, no puede excusar igual diligencia en asunto que tiene aún mayor importancia.

No se trata de un aeroplano, ni de una escuadrilla; se trata de todo el servicio aéreo del país, de una de las ramas más importantes de su defensa del futuro.

Invito, pues, al honorable Ministro a oír la opinión de quienes tienen autoridad para hablar en este asunto, y espero que, inspirado por sus ideas, y por la recta intención que me complace en reconocerle, habrá de dejar sin efecto el decreto cuyas disposiciones impugno.

El señor MEDINA (Ministro de Guerra).—Antes de que se suspenda la sesión, me permito pedir que se acuerde publicar, en la versión de la presente sesión, algunos informes y antecedentes que tengo a la mano evacuados por la superioridad naval y militar con referencia a la medida gubernativa referente a separar las dos ramas de la aviación.

Así podrán imponerse los señores senadores de que la medida objetada por el Honorable Senador no se ha tomado a la ligera, ni que tiene el alcance que le atribuye Su Señoría, pues un cambio de Director, cuando no se cambian los instructores técnicos, no tiene, en realidad, gran importancia.

Por lo demás, los instructores conservan todas sus facultades y prerrogativas en sus respectivos ramos.

En la sesión próxima espero contestar las observaciones que ha formulado el honorable senador.

SERVICIO DE CORREOS

El señor VALDES.—No han de ser siempre críticas desfavorables las que se emitan desde estos bancos contra la desorientada administración fiscal.

Me es muy grato expresar algunas palabras de elogio para el nuevo señor Director General de Correos, quien ha tenido a bien introducir varias reformas en el servicio que merecen la aceptación general.

El señor Vergara ha modificado el sistema de casillas en orden a que la distribución de la correspondencia sea más rápida, y ha establecido certificación, venta de estampillas y entrega de certificados hasta las doce de la

noche. También ha aumentado el número de buzones que era escaso.

Tal celo demostrado por diversas mejoras del servicio, me mueve a formular estas breves palabras de aplauso al señor Director.

AUXILIO A LOS DAMNIFICADOS CON EL INCENDIO DE PISAGUA

El señor BRIONES LUCO.—Ruego al señor Secretario se sirva dar lectura al telegrama que he recibido y que he enviado a la Mesa.

El señor SECRETARIO.—Dice así:

"Pisagua, 27 de Octubre.—Señor don Ramón Briones Lugo. Ayer trece horas incendióse el edificio costado de la Gobernación. El siniestro tomó grandes proporciones, arrasando la tercera parte de la población. Hay numerosísimas familias damnificadas, en su mayor parte gente obrera. Urge que el Gobierno acuda en auxilio de los menesterosos, proporcionándoles víveres. Quedaron destruidos el resguardo de la aduana antigua y la oficina de la Gobernación. Existe conveniencia construir algunas obras fiscales a fin de proporcionar trabajo a numerosos cesantes que existen desde antes del siniestro y que quedan en precaria situación. El pueblo de Pisagua confía en la actividad de sus parlamentarios. Antentos saludos.—C. Hernández, primer Alcalde".

El señor BRIONES LUCO.—Suplico al señor Ministro de Justicia se sirva transmitir a su colega del Interior la petición que se formula en este telegrama, a fin de que procure poner remedio a la aflictiva situación que ha creado para una gran parte de Pisagua el incendio que acaba de producirse en esa población y que ha venido a agravar la situación que ha creado para ella la paralización de la industria salitrera.

El señor RAMIREZ (Ministro de Justicia).—Con el mayor gusto transmitiré al señor Ministro del Interior la petición a que se refiere Su Señoría.

SUCESOS DE SAN ANTONIO

El señor BAÑADOS.—He recibido de San Antonio un telegrama que dice así:

"Señor don Guillermo Bañados.—Cámara de Senadores.—Anoche fué asaltada y empastelada imprenta "La Semana" por policía de paisano, ordenada por prefecto Stuardo. Rogamos pida garantía Gobierno.—Manuel Henríquez, Director."

Como este denuncia es sumamente grave, espero que el señor Ministro del Interior, una vez impuesto de él, habrá de ordenar una rápida investigación, y si el hecho es efectivo, de imponer al personal de esa policía, incluso el Prefecto, la sanción correspondiente.

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

Si no hay inconveniente, quedará acordado publicar en la versión de la presente se-

ción los antecedentes a que ha aludido el señor Ministro.

Queda así acordado.

El señor SECRETARIO.—El señor Ministro de Justicia ha formulado indicación para que los primeros diez minutos de la segunda hora de la presente sesión se destinen a la discusión del proyecto sobre reforma del Código Penal.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Si no se hace observación, se dará por aprobada esta indicación.

Queda así acordado.

Se dirigirá al señor Ministro de Hacienda en la forma acostumbrada, el oficio solicitado por el honorable senador por Cautín.

Se suspende la sesión.

Se suspendió la sesión.

SEGUNDA HORA

MODIFICACIONES AL CODIGO PENAL Y AL CODIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Continúa la sesión.

Corresponde ocuparse de las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados al proyecto del Honorable Senado que modifica algunas disposiciones del Código Penal y del Código de Procedimiento Penal.

El señor SECRETARIO.—El oficio de la Cámara de Diputados dice así:

"Santiago, 28 de Setiembre de 1920.—La Cámara de Diputados ha dado su aprobación al proyecto del Honorable Senado en que se modifican algunos artículos del Código Penal y del Código de Procedimiento Penal, con las siguientes modificaciones:

Artículo 1.º:

En la parte que se refiere a la modificación del artículo 189 del Código Penal se han sustituido las palabras "veinte pesos" por estas otras: "treinta pesos".

En los números 1.º y 2.º de la modificación correspondiente al artículo 436 del Código Penal, se han sustituido las palabras "mil pesos" por estas otras: "quinientos pesos".

En los números 1.º y 2.º de la modificación correspondiente al artículo 446 del Código Penal, se han sustituido las palabras "mil pesos" por estas otras: "quinientos pesos".

En el número 3.º de este mismo artículo, se han sustituido las palabras "veinte pesos" por estas otras: "treinta pesos".

Antes de la modificación referente al artículo 467 del Código Penal, se ha introducido lo siguiente:

"Art. 448. El que hallándose una especie mueble, al parecer perdida, cuyo valor exceda de treinta pesos, no la entregare a la autoridad o a su dueño, siempre que le conste quien sea éste, por hechos coexistentes o posteriores al ha-

llazgo, será considerado reo de hurto y castigado con presidio menor en su grado mínimo.

También será considerado reo de hurto y castigado con presidio menor en su grado mínimo el que hallare especies, al parecer perdidas o abandonadas a consecuencia de naufragio, inundación, incendio, terremoto, accidente en ferrocarril u otra causa análoga, y no las entregare a los dueños o a la autoridad en su defecto".

En la modificación correspondiente al artículo 467 del Código Penal en los números 1.º y 2.º, se han sustituido las palabras "mil pesos" por estas otras: "quinientos pesos".

En el número 3.º de este mismo artículo, se han reemplazado las palabras "veinte pesos" por estas otras: "treinta pesos".

En la modificación correspondiente al artículo 477, se han sustituido en los números 1.º y 2.º las palabras "mil pesos" por estas otras: "quinientos pesos".

En la modificación correspondiente al artículo 478 del Código Penal, se ha sustituido, al final de este artículo, la palabra "incurriere" por esta otra: "mereciere".

La modificación correspondiente al artículo 485 del Código Penal, ha sido suprimida.

En la modificación referente al artículo 486 del Código Penal, inciso 1.º, se han sustituido las palabras "mil pesos" por estas otras: "quinientos pesos".

En el inciso 2.º del mismo artículo se han reemplazado las palabras "treinta pesos" por estas otras: "veinte pesos".

Artículo 2.º:

El artículo 2.º ha sido aprobado en los términos siguientes:

"Art. 2.º Modifícanse en la forma que se indican, los artículos siguientes:

"Art. 494. Número 19. El que ejecutare alguno de los hechos penados en los artículos 189, 446, inciso 1.º del 448, 467, 469 y 470, siempre que el delito se refiera a valores que no excedan de treinta pesos".

"Art. 495. Número 21. El que intencionalmente o con negligencia culpable causare daño que no exceda de treinta pesos en bienes públicos o de propiedad particular.

Número 22. El que aprovechando aguas de otro o distrayendo las de su curso, causare daño que no exceda de treinta pesos".

Artículo 3.º:

El artículo 3.º ha sido aprobado como sigue:

"Art. 3.º Modifícase en la forma que sigue el artículo 537 del Código de Procedimiento Penal:

"Art. 537. Se estimarán como una sola contravención las reiteraciones de simples delitos detallados en un mismo párrafo o en un mismo título, no dividido en párrafos, del Código Penal, aumentándose la pena en uno, dos o tres grados".

Lo que tengo la honra de poner en conoci-

miento de V. E. en respuesta a vuestro oficio número 324, de 4 de Febrero de 1915.

Acompaño los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. E.—Artemio Gutiérrez.—Alejandro Errázuriz M., Secretario”.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—En realidad, las modificaciones hechas por la Cámara de Diputados consisten en lo siguiente:

En el artículo donde se aumentaba la penalidad de las faltas con relación al valor de diez pesos, que el Honorable Senado había elevado a veinte, la Cámara de Diputados ha puesto treinta pesos.

En los delitos contra la propiedad, en que el Honorable Senado había subido la escala de quinientos pesos, que establece el Código Penal, a mil pesos, la Cámara de Diputados restablece la cantidad de quinientos pesos.

De modo que aún cuando parece que las modificaciones fueron muchas, en realidad quedan reducidas en esta parte a lo que acabo de indicar.

El proyecto del Honorable Senado tenía por objeto graduar la penalidad con relación al valor que las cosas tienen actualmente y no al que tenían en 1874, cuando se aprobó el Código Penal. Con esto el Senado ha querido disminuir la población carcelaria y hacer que la penalidad guarde relación con la gravedad del delito.

En discusión las modificaciones.

El señor RAMIREZ FRIAS (Ministro de Justicia).—Me permito rogar al Honorable Senado que insista, en general, en su proyecto, porque tiene una escala mejor consultada que la que ha establecido la otra rama legislativa. Creo, sí, que podría aceptarse la cantidad de treinta pesos, que la otra Cámara ha substituído a la de 20, que fijaba el proyecto del Honorable Senado como cifra mínima para determinar la graduación de las penas en los respectivos artículos.

Puede también aceptarse la modificación, que consiste en el cambio de una palabra en el artículo 478 del Código Penal...

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Es un error de copia simplemente.

El señor RAMIREZ FRIAS (Ministro de Justicia).—Igualmente podrían aceptarse las modificaciones agregadas por la otra Cámara al artículo 448 y al artículo 495 números 21 y 22, que establecen también como base para la penalidad, una cuantía pecuniaria, y que probablemente por un error escapó al proyecto del Honorable Senado.

Me permito, pues, hacer una insinuación al Honorable Senado para que resuelva este asunto en la forma que dejo indicada.

El señor CONCHA (don Luis Enrique).—Me parece, señor Presidente, que ya que se trata de reformar algunos artículos del Código de Procedimiento Penal, bien valdría la pena introducir algunas otras.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—¿Me permite el honorable senador?

El proyecto en debate vuelve aprobado con

modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados, y constitucionalmente el Senado ahora sólo puede aprobarlas o rechazarlas, sin que sea posible aceptar nuevas modificaciones.

El señor CONCHA (don Luis Enrique).—En tal caso, no tengo para qué hacer uso de la palabra.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votación, se daría por aprobada la indicación hecha por el honorable señor Ministro, respecto de las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados.

Acordado.

El señor RAMIREZ FRIAS (Ministro de Justicia).—Rogaría, señor Presidente, que este proyecto fuera tramitado sin esperar la aprobación del acta.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Si no hay inconveniente por parte del Senado, se tramitaría el proyecto sin esperar la aprobación del acta.

Acordado.

OBRAS PORTUARIAS Y DE FERROCARRILES

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Continúa la discusión del artículo 1.º del proyecto que autoriza la construcción de ciertas obras portuarias y de ferrocarriles.

El señor SECRETARIO.—El artículo es del tenor siguiente:

“Artículo 1.º. Autorízase al Presidente de la República, por el término de diez años para contratar, al precio alzado, por medio de propuestas públicas, en conformidad a los proyectos de la Comisión de Puertos, aprobados ya o que sean aprobados por el Ejecutivo, y a los pliegos de condiciones que formará al efecto la misma Comisión, la terminación de las obras de abrigo del puerto de Valparaíso, y de los trabajos complementarios del mismo, la ejecución de obras de mejoramiento en los puertos de Constitución, Iquique, Talcahuano, Lebu, Puerto Saavedra y Valdivia y la construcción de un malecón y de un muelle en Puerto Montt.

Se autoriza, asimismo, al Presidente de la República para contratar, al precio alzado, en conjunto o por parcialidades, dentro del plazo de diez años, la construcción de los ferrocarriles de Los Queñes a Curicó y de Peralillo a Parroñal y la prolongación del ferrocarril de Hualañe a Constitución”.

El señor ERRAZURIZ TAGLE.—En el artículo primero del proyecto se contiene el plan general de las obras portuarias y de los ferrocarriles complementarios y noto, señor Presidente, que hay la omisión de una obra de puerto y de un ferrocarril que interesan en alto grado a la provincia de Colchagua que tengo el honor de representar en el Honorable Senado.

De lo que oí manifestar ayer en esta Cámara, parece desprenderse que no habría tal vez oportunidad para despachar este proyecto, tomando en consideración el gasto considerable

que su realización exige, más o menos 150 millones de pesos.

Sin embargo, señor Presidente, yo voy a cumplir con mi deber, como representante de Colchagua, de entregar a la benevolencia del Senado, el estudio y la aprobación de un proyecto de muelle de embarque y de un ferrocarril complementario que hay estudiado desde hace años por la Dirección de Obras Públicas.

No creo, señor Presidente, que la situación financiera del país, impida la realización de obras públicas reproductivas.

En principio encuentro muy digno de aplauso el criterio fiscalista que aquí se ha manifestado para oponerse a inversiones cuantiosas en momentos angustiosos para el Erario Público.

Por esto me explicaría la oposición a inversiones que significarán aumento de empleos, de sueldos o de obras suntuarias o de embajadas; pero no me lo explico para invertir dinero en la construcción de obras públicas que son, no solamente reproductivas, sino también reclamadas por el progreso del país.

Si esta clase de obras no se realizan, se posterga sencillamente el desarrollo de las industrias, de la agricultura y el comercio, que son las fuentes de producción y de entradas de la Nación, a las que debe darse especial importancia más aún en esta época en que se ha visto que no se puede esperar de la exportación de salitre, la rentabilidad que necesita el presupuesto de la Administración Pública.

Proceder en otra forma sería segar o por lo menos descuidar las únicas fuentes de positiva entrada con que cuenta el país.

Voy a formular ligeras observaciones, señor Presidente, acerca de lo que a mi juicio significa esta inversión que se proyecta, para la economía nacional.

No me alarmo por el gasto de 15 o 20 millones de pesos al año que para la construcción de esas obras se propone en este proyecto. En cambio, me causa profunda inquietud ver que en el enorme presupuesto de gastos públicos, que sube de 400 millones, se destina apenas el 5 o el 6 por ciento no, precisamente, a nuevas obras públicas reproductivas, sino a conservar en condiciones mediocres las obras existentes.

Me parece que en la larga vida de un país es más reprochable el que se haya atendido en esta forma deficiente la construcción de obras públicas y se haya invertido casi todo el presupuesto en sueldos o gastos que no son reproductivos, a que se trate de construir obras portuarias, caminos y ferrocarriles, sin los cuales el país no puede progresar, ni prepararse para su futuro desarrollo.

Se me ocurre que habría conveniencia, hablando en general, de que, dentro de poco, el Congreso y el Gobierno llegaran a un acuerdo para dictar una ley según la cual lo que se obtenga de aquí en adelante, de la rentabilidad del salitre, se destine precisamente a la realización de un plan de obras de puertos, ferrocarriles y en general, de obras reproductivas, para detener funesta política de invertir lo que se ha re-

cibido por renta del salitre en remuneración de empleados públicos y obras suntuarias, generalmente inútiles.

Por esta razón, y para no hacer perder el tiempo al Honorable Senado, voy no sólo a apoyar este proyecto de obras portuarias y ferrocarriles, sino también, como decía al principio, a entregar a la consideración del Honorable Senado dos indicaciones que interesan a la provincia que represento. El primero se refiere a un muelle de embarque que ha sido desde hace muchos años la aspiración de Colchagua.

La producción de la provincia de Colchagua y parte de la de Curicó, contaba hace más de treinta años, con un muelle para el transporte de sus productos en el puerto de Pichilemu. Como el Honorable Senado sabe, los productos de esta provincia son en general productos de venta en otras zonas de la República o de comercio internacional, como trigo, lanas, trébol, cebada, frejoles, vinos, etc., y no es posible que todos ellos salgan a la red central a congestionar más esta vía y dificultar el transporte.

La construcción de este muelle no significa un gran gasto, pues con 60 mil libras esterlinas se podría realizar y con 40 mil más, se construirían sus obras complementarias. Por eso me he permitido rogar a mi respetable colega de senaduría, señor González Errázuriz me acompañe a pedir, como lo ha hecho, que se consulte este muelle entre las obras de que habla el art. 3.º del proyecto en debate, fijándose la cantidad necesaria para el objeto, y para que desde luego en el art. 1.º se enumere entre las que deben aceptarse en el plan general del proyecto.

En seguida me permito someter a la consideración del Honorable Senado la construcción de un ferrocarril que una los dos ramales que existen en Colchagua, es decir, San Fernando a Alcones y Pelequén a Las Cabras. Este ferrocarril ha sido estudiado debidamente por el Gobierno, y considerado necesario, en diversas oportunidades, para descongestionar la red central y permitir a los productos de esa zona una salida al mar más cercana que la de Valparaíso u otro puerto.

Estas son las dos indicaciones referentes a la provincia de Colchagua.

También debo llamar la atención del Honorable Senado a un error que se nota en el inciso 2.º del art. 1.º Se habla allí después del ferrocarril de Los Queñes a Curicó, del de Peralillo a Parronal. Se consulta este ferrocarril de Peralillo a Parronal, siendo que la Dirección de Obras Públicas ha hecho dos estudios para unir el ferrocarril de San Fernando a Alcones con el ferrocarril de Curicó a Hualafé; partiendo uno desde Población y el otro desde Peralillo.

De los estudios practicados se desprende que es más económico el primer trazado, porque acorta la distancia en más o menos siete kilómetros. Podría aprobarse una redacción que permita resolver después, el trazado más conveniente.

Por estas consideraciones, me permito formular las siguientes indicaciones: que en vez de decirse desde Peralillo a Parronal, se diga desde

el ramal de San Fernando a Alcones a Parronal, y que se agregue entre las obras portuarias la construcción de un muelle y obras complementarias en el puerto de Pichilemu, y entre los ferrocarriles complementarios, el que uniría el ramal de San Fernando a Pichilemu con el ramal de Pelequén a Las Cabras. Al discutirse el artículo 7.º de este proyecto presentaré las indicaciones tendientes a consultar un máximo de costo de estas dos últimas obras.

El señor ECHENIQUE.— Formulo indicación para que se elimine el inciso segundo del artículo 1.º que trata de la construcción de obras ferroviarias.

A mí me parece que estas obras necesitan antes de ser aprobadas, un estudio detenido y completo. En realidad constituyen un problema distinto.

La comprobación de lo que digo está en la indicación que acaba de formular el Honorable Senador por Colchagua, señor Errázuriz Tagle.

A este respecto veo una contradicción, porque no se sabe a qué puerto se va a llevar la carga de la provincia de Colchagua. Existen dos trazados, uno para llevar esa carga a San Antonio, y otro, que la llevaría a Constitución.

Desde hace tiempo se ha tenido la idea de dar salida a la carga de Colchagua por el puerto de San Antonio, pasando el ferrocarril por Santa Inés; pero ahora se presenta una proposición tendiente a llevarla al puerto de Constitución, pues a esto obedece la construcción del ferrocarril de Peralillo a Parronal y el de Hualañé a Constitución.

Yo creo que habría que pronunciarse con el debido estudio entre una y otra línea. No me parece aceptable autorizar la construcción de dos ferrocarriles costosos con el mismo objeto, esto es, para dar salida a una misma carga.

Debe advertirse que el trazado de Peralillo a Parronal y el de Hualañé a Constitución cruzan por terrenos de rulo y serranías, con costo elevado de construcción.

Por estas razones, pido que se desglose del artículo primero la parte relativa a la construcción de este ferrocarril; pero si se desea continuar tratando de la construcción de estas líneas, deseo que se traigan al Senado todos los antecedentes que existen sobre el particular, a fin de saber cuanto van a costar cada una de estas obras.

Consultar, como se hace en el artículo 3.º, doscientas mil libras esterlinas para iniciar la construcción de estas líneas no es admisible; es necesario saber cuánto van a costar en definitiva estos ferrocarriles. ¿Serán dos millones de libras? No lo sabemos.

Por estas consideraciones, pido que se suprima el inciso segundo, o que se discuta como proyecto de ley separado.

No duda que serán muy útiles algunos de los ferrocarriles consultados en este inciso, pero deseo que se estudien en debida forma. Así, en estos ferrocarriles que se proponen para atender la provincia de Colchagua, debe resolverse

previamente hacia qué puerto se envía la carga procedente de esa provincia, y que no se hagan dos ferrocarriles, uno para el norte y otro para el sur, para que la carga vaya a veces a San Antonio y otras veces a Constitución.

El señor EDWARDS.—La presente discusión está probando la necesidad que hay de que los señores Ministros de Hacienda y de Obras Públicas se encuentren presentes en este debate. Realmente me admira el desinterés que manifiestan estos señores Ministros por las obras comprendidas en este proyecto.

No hace mucho que el señor Ministro de Hacienda manifestó que, dada la situación de la Hacienda Pública, es imposible embarcarse en la ejecución de esta clase de obras; sin embargo se sigue adelante la discusión de este proyecto sin esperar siquiera que esté presente el señor Ministro. Estimo que esto es enteramente irregular y anormal; y no comprendo que continuemos este debate sin oír previamente la opinión del Gobierno sobre el particular; tanto más cuanto que se trata de la construcción de ferrocarriles que, como lo ha dicho muy bien el honorable señor Echenique, van a servir a una misma zona, haciéndose competencia uno a otro, y que, por consiguiente, debe resolverse cual de ellos se construye, eliminando el otro.

Por otra parte, creo que es preciso tratar la cuestión económica.

Los tratadistas de economía política aconsejan unánimemente moderar los apetitos por hacer obras públicas cuando un país está en crisis y bajo el régimen de papel moneda, si se quiere salir de ese estado anormal. Proceder de otra manera sería hacer lo mismo que un individuo que, estando en vísperas de caer en quiebra, invite a un baile o una fiesta social o emprenda una obra cualquiera, sin tener con qué costearla, para aparentar buena situación.

Si se necesita sobriedad en los gastos para salir del régimen de papel moneda, más necesario es todavía en la hora actual en que no sólo se trata de que nos encontramos bajo el régimen de papel, sino también con una carencia absoluta de recursos que se hace notar en el mal servicio de la administración pública. Y en esta situación nos iríamos a embarcar en gastos enormes e inconsultos, porque, como decía el honorable señor Echenique, no se conoce aún el costo de las obras que se proyecta ejecutar.

Podría agregar mucho más a lo que he dicho, pero prefiero no hacerlo, bastándome con estas breves palabras.

El señor ECHENIQUE.—Voy a formular, señor Presidente, otra indicación y es para que se vote por separado respecto de cada puerto, porque se trata de obras muy distintas y de importancia muy diversa. Votadas en globo todas estas obras, resultarían aprobadas por los señores senadores que representan las provincias en que esos trabajos habrán de hacerse.

No niego que sería muy conveniente hacer estas obras; pero ejecutar siete al mismo

de, siendo que estamos construyendo otras tres, es exponerse a no concluir ninguna.

En una notable y conocida obra francesa se hace referencia a las causas por que Francia no tenía buenos puertos y, en cambio, los había maravillosos en Alemania. Preguntados los gerentes de algunas sociedades alemanas, congresaron: ustedes emprendieron la construcción simultánea de catorce puertos, y precisamente, por esta circunstancia, no tienen ninguno; nosotros sólo tenemos dos o tres, y nos bastan.

La misma observación podríamos hacer respecto de Chile, con la circunstancia desfavorable de que nuestra capacidad financiera es muy inferior a la de Francia.

Es, pues, enteramente inútil que sigamos pensando, al menos por ahora, en la construcción de todos estos nuevos puertos. Y en apoyo de lo que digo, bastará recordar el caso del puerto de Valparaiso, que se está construyendo hace muchos años.

Podemos estudiar la iniciación de las obras de uno o dos puertos, pero no de siete, más aun en estos tiempos de crisis financiera.

Este año vamos a contratar empréstitos por 500 millones de pesos; llevamos contratados cuatrocientos millones y seguramente habrá que contratar cien millones más.

El señor EDWARDS. — Voy a decir dos palabras a propósito de los puertos de Francia y del plan de Freysinet, en el que se dilapidó mucho dinero.

Ha resultado en el hecho que la mayor parte de la exportación del norte de Francia, se ha hecho por puertos extranjeros, el puerto de Hamburgo, por ejemplo, que pertenece a un país enemigo de Francia, y el de Amberes, que es puerto belga. En general, toda la región del norte de Francia, se ha servido, en su mayor parte, de los puertos mencionados.

A ese resultado se llega con un plan de obras mal concebido.

El señor ZANARTU (don Héctor). — La configuración de la Francia es muy distinta a la de Chile. Aquí no tenemos el peligro de que la carga se nos vaya al Callao.

El señor ECHENIQUE. — Nosotros no tenemos capacidad financiera para acometer esas obras en la proporción que se propone.

Replto que deberíamos pensar en construir uno o dos puertos, pero no los siete de que se trata en este proyecto; si esto fuera aprobado, comprometeríamos las finanzas del país.

Con oponerme al proyecto tal como viene, yo hago mucho más en favor de la idea de construir puertos que si lo apoyara en todas sus partes. Pongámonos de acuerdo y resolvamos autorizar la construcción de una o dos obras portuarias; lo demás es ir a un fracaso.

Estoy muy lejos de ser enemigo de la construcción de esas obras; sólo quiero que procedamos dentro de nuestra capacidad económica.

El señor VALDES. — Voy a referirme a las palabras que acaba de pronunciar el Honorable Senador por Maule y con las cuales estoy completo acuerdo, señor Presidente.

No hay paridad, no se pueden comparar los territorios de Francia o de Alemania, con el territorio de Chile; aquellos tienen una configuración cuadrada, y el nuestro es largo como un cuchillo. Son, en consecuencia, muy distintos los casos.

Por otra parte, el proyecto que se discute concede autorizaciones al Gobierno para emprender las obras portuarias cuando lo estime por conveniente, es decir, cuando tenga los recursos necesarios; no se le exige que emprenda las obras en un momento dado, sin sujeción a planes financieros prudentes, bien estudiados.

En cuanto a la influencia en la situación cambial que ejercerán los gastos provocados por las obras de puertos a que ha aludido el Honorable Senador por Ñuble, yo estimo, por mi parte, que la única manera de mejorar el cambio es fomentar una mayor producción, abaratarla, nunca encareciéndola por la falta de fletes, por el impedimento de salir al mar para los productos.

Se debe contemplar también para la aprobación de este proyecto, un punto de vista moral que yo considero, señor Presidente, de gran importancia.

El senador que habla, antes de tener oportunidad de viajar por el sur con fines políticos y electorales, encontraba exagerado cierto odio que se manifestaba, en aquellas regiones, por el centralismo; pero después de observar con alguna detención este caso, se ha dado cuenta, perfectamente, de que hay motivo para que se desarrolle esa acritud contra las preferencias por el adelanto de las comarcas centrales, del puerto de San Antonio construido antes que los de Puerto Saavedra y Constitución.

He estado en fundos de la costa, donde los hacendados pueden ver pasar los vapores que transportan la carga al norte y al sur, en tanto que dichos agricultores tenían sus bodegas repletas de productos que no podían movilizar hacia su destino lógico, sino mediante largos recorridos por ferrocarriles, con fletes casi prohibitivos de ferrocarril hasta los puertos congestionados de la zona central.

Aprobar este proyecto, es, en consecuencia, una medida de buen Gobierno financiero y de buen sentido moral, es obra de justicia política y social. Por eso es que me permito prestarle todo el apoyo de que soy capaz.

El señor BRIONES LUCO. — La indicación del honorable señor Echenique, coloca entre los primeros puertos que se deben construir, el de Iquique.

Yo querría decir una palabra más sobre esto.

El puerto de Iquique ha sido estudiado hace ya algunos años por distinguidos técnicos y su costo ha sido calculado por el ingeniero señor Scott en 750 mil libras. Ultimamente se han hecho estudios muy completos por la Comisión de Puertos la cual ha propuesto un plan para construirlo por secciones, en forma que cada sección que se entregue vaya entrando inmediatamente en servicio.

Debo insistir, señor Presidente, en lo que decía ayer relativamente a este puerto, pues se considera indispensable para facilitar la exportación del salitre de la provincia de Tarapacá. Tal vez pudiera decirse que este salitre podría salir por Antofagasta, pero dada la inmensa distancia que existe entre este puerto y aquella región, esto es absolutamente imposible. Se paralizará la vida de Tarapacá.

Sabido es que el embarque de salitre en Iquique se hace en lanchas, de modo que la vida de esa región depende de que se realicen las obras del puerto de Iquique.

Insisto aún en esta idea, a fin de que el H. Senado se penetre de lo que significa la construcción del puerto de Iquique.

El señor LYON.—Yo habría dado mi voto a este artículo si las obras hubieran de hacerse en la forma que indicaba el señor Ministro de Hacienda, esto es, sin significar mayor gravamen para el Fisco. Pero, como se trataría ahora de contratar un empréstito cuantioso, de una emisión de papel moneda o de otro arbitrio análogo para llegar a realizar estas obras, me veré en la necesidad de votar en contra.

Se ha dicho que estas obras se van a ejecutar en el plazo de 10 años y que el Presidente de la República queda facultado para elegir el momento más oportuno para realizarlas. Si esto es así, sería mucho más lógico que se

esperara ese momento para despachar la ley y no hacerlo desde luego. Por esto, como digo, voy a votar en contra de este artículo.

El señor CONCHA (don Luis E.)—Me parece, señor Presidente, que hay una necesidad mayor en terminar las obras que se hallan en construcción: antes que iniciar obras nuevas.

Yo deseo referirme al ferrocarril de Rucapequén a Tomé, Penco y Perales, que se encuentra inconcluso, pues falta terminar la sección entre Penco y Perales, cuyos estudios están terminados. Este ferrocarril es una necesidad sentida de la provincia de Concepción y yo me permito formular indicación para que se agregue la terminación de este ferrocarril entre las obras ferroviarias que se consultan en este artículo.

El señor EDWARDS.—Pido la palabra.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Observo a su señoría que ya ha hecho uso de la palabra el número de veces que autoriza el Reglamento. Por otra parte, ha llegado la hora.

El señor EDWARDS.—Es para agregar una sola palabra, señor Presidente.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Perfectamente, su señoría podrá hacerlo en la próxima sesión en que se trate de este asunto.

Se levanta la sesión.

Antonio Orrego Barros,
Jefe de la Redacción.

ANEXO

A la sesión en 27 de Octubre de 1921.

Los documentos que a petición del señor Ministro de Guerra se acordó publicar, son los siguientes:

POLITICA Y ORGANIZACION DEL CUERPO DE AVIACION NAVAL

INTRODUCCION

Primera parte

POLITICA

Estado actual

Condiciones generales

Ofensiva, defensiva

Operaciones con la Flota y Artillería de Costa.

Contacto con el Ejército

Reserva, desarrollo en tiempo de guerra

Aviación civil, subsidios y concesiones

Proposiciones concretas

Deberes. Dirección del tiro, patrulla de la costa, reconocimiento para la flota; bombardeo, ataque de torpedo, combate aéreo, conducción de correspondencia, levantamiento y observaciones meteorológicas.

Segunda parte

ORGANIZACION

Control.—Ministro de Guerra y Marina, Director General y Estado Mayor de Marina.

Dirección.—Jefe de Aviación Naval, Asesor Técnico y Diagrama de Control y Dirección.

Detalle de la Organización y división de la responsabilidad: Estado Mayor, Escuela, Maestranzas, Alas, Escuadrillas, Bandadas y Diagrama del detalle de la organización.

Tercera parte

PROGRAMA PARA LOS PROXIMOS 3 AÑOS:

Condiciones en Enero de 1922; condiciones en Enero de 1923; condiciones en Enero de 1924.

INTRODUCCION

Los apuntes que se hacen a continuación sobre la política y organización de las futuras fuerzas navales aéreas de Chile necesitan unas cuantas palabras explicativas y de introducción a fin de que sean claramente entendidas.

En primer lugar no puede existir una sólida organización mientras no se haya decidido so-

bre la política que se va a seguir, por consiguiente la política aérea de Chile se discute en la primera parte y se llega a ciertas conclusiones. De estas conclusiones se deduce un proyecto de organización en la segunda parte.

En la tercera parte se propone en detalle un programa que está basado en las conclusiones de la primera parte.

Aunque este programa puede agrandarse o reducirse según los fondos disponibles, siempre servirá para hacer ver la necesidad de trazar un plan para el futuro y para mostrar la importancia relativa de los diferentes ítems.

Se llega a la conclusión que la Aviación Naval de Chile está en su cuna y tendrá que hacer un tremendo esfuerzo para ponerse a la altura que le corresponde, pues en ella no se ha invertido prácticamente un centavo a pesar de que Chile es, antes que nada, una potencia esencialmente naval.

No se invertirá en ella absolutamente nada mientras los gastos sean contratados por el Ejército como sucede, ahora.

No debe omitirse esfuerzo alguno para que la Aviación Naval pase a depender de la Armada.

PRIMERA PARTE

POLITICA

Estado actual

De acuerdo con el Decreto Supremo 1669 de fecha 14 de Julio de 1920, las fuerzas aéreas de Chile fueron organizadas como sigue:

Se crea una Inspección General de Aviación completamente independiente del Ejército y de la Armada y que le responda directamente al Ministro de Guerra y Marina.

Este inspector general tiene autoridad para supervigilar e inspeccionar los servicios aéreos del Ejército y de la Marina y para supervigilar, inspeccionar y organizar los servicios aéreos, civil y comercial. La Escuela de Aero-náutica está también bajo sus órdenes.

La Inspección está compuesta de seis secciones, siendo la sexta la del jefe del Servicio Aéreo militar, pero en esta Inspección la Marina no tiene ninguna incumbencia.

A pesar de la ausencia de todo representante naval el inspector general puede someter los presupuestos para la aviación y tomar el mando de la fuerza aérea naval en tiempo de guerra.

Parece que esta organización hubiera sido hecha por oficiales del Ejército para beneficio de la aviación militar, y que la aviación naval tiene muy pocas esperanzas de surgir hasta que se revise la política en general.

Además la aviación civil en Chile se hará principalmente a lo largo de la costa y por consiguiente se efectuará con hidroaviones; parece absurdo que ésta sea regulada y controlada por oficiales de Ejército sentados en una oficina de Santiago.

CONSIDERACIONES GENERALES:

Antes de hacer ningún proyecto constructivo con respecto a política, es conveniente estudiar con algún detenimiento los amplios principios de ataque y defensa aérea en general y en seguida aplicarlos al caso particular que consideramos.

Ofensiva.—La ventaja principal del ataque de una fuerza aérea es su forma sorpresiva; el primer acto de guerra debiera ser un enérgico ataque contra las bases enemigas con el objeto de destruir sus medios de reconocimiento, su defensa contra futuros ataques de bombardeo, y su capacidad para a su vez realizar ataques sorpresivos.

Este ataque debe llevarse a cabo por bombarderos aéreos protegidos por aviones de combate modernos de dos asientos o en ciertos casos por fuerza de bombarderos solamente.

En el ataque contra un aeródromo, base aérea cerca del mar o de alguna ciudad cerca de la costa, es mejor aproximarse desde el lado del mar, pues de esta manera hay más probabilidades de sorprender al enemigo.

Esta operación será naval.

Del mismo modo debieran atacarse con bombas los diques, puertos y bases submarinas, y naturalmente serán efectuados por las fuerzas navales aéreas, las que también atacarán con bombas y torpedos a los transportes, buques de guerra y submarinos. Además de todo esto la aviación naval llevará a cabo las operaciones de reconocimiento y rebusca necesarias a la flota y ayudará a dirigir el tiro de los cañones de grueso calibre de la Escuadra y de la Artillería de Costa.

Las fuerzas aéreas del Ejército deben realizar ataques sorpresivos en los aeródromos enemigos, estaciones ferroviarias y puntos de concentración, tratando de debilitar su potencia aérea y afectar su moral.

Esto debe llevarse a cabo con aeroplanos de combate de dos asientos y bombarderos; las posibilidades de usar bombas con gas son tremendas y el uso de las ametralladoras contra la tropa no debe olvidarse. Al mismo tiempo la fuerza aérea militar tiene que efectuar reconocimientos fotográficos y tener a la vez sufi-

ciente fuerza aérea de reserva para dirigir el tiro de la artillería.

Además de lo anterior, hay ocasiones en que puede ser recomendable el realizar una operación ofensiva, combinada contra la capital enemiga, en la que una abundante provisión de bombas con gas acompañada con hojas de propaganda pueden llegar a tener un efecto decisivo en un período crítico de la campaña. Este es el argumento de los que desean tener una fuerza aérea unificada, independiente del Ejército y de la Armada; pero difícilmente puede considerarse como un argumento suficientemente bueno para contrarrestar sus muchas desventajas.

De los argumentos generales de más arriba se deduce que la marina debe tener su Cuerpo de Aviación Naval independiente de el del Ejército; pero en íntimo contacto a fin de que puedan realizar operaciones combinadas cuando fuere necesario.

Defensiva.—La mejor defensa contra los ataques de una fuerza aérea es la ofensiva; pero si por algún motivo esto es imposible, como ser falta de fuerza aérea con suficiente radio de acción, lo mejor es proteger las ciudades principales con eficientes escuadrillas de aviones de combate de un asiento y corto radio, tripulados por pilotos capaces de volar y pelear de día y de noche. La artillería anti-aérea es de muy poca utilidad y no puede confiarse en que ella detendrá un resuelto ataque; además es mucho el daño que se hará a las ciudades con las caídas de los cascos de granadas.

OPERACIONES CON LA FLOTA

La flota necesita fuerza aérea para reconocimiento y rebusca y para ayudar a dirigir el fuego de la artillería de grueso calibre de los acorazados y cruceros de combate.

Esta fuerza aérea puede ser compuesta ya sea por aeroplanos o hidroaviones de corto radio llevados a bordo de buques, o por hidroaviones de gran radio de acción y lo suficientemente grandes y marineros como para poder hacer combustible en la mar desde un submarino o buque de superficie.

Gran Bretaña y los Estados Unidos están ambos experimentando con buques porta-aviones especiales como también con grandes botes voladores.

Parece probable que el último resultará ser la solución más económica desde que el costo de los buques especiales es muy grande.

En ambos casos el personal que tripule esta fuerza aérea tiene que estar en estricto contacto con la Marina y en realidad deben ser oficiales de la Armada.

En operaciones contra submarinos se necesita una estrecha cooperación entre los pilotos y observadores de la fuerza aérea y el personal naval de los destróyers y demás buques cazasubmarinos; lo mismo se aplica para el fondeo

y rastreo de minas o para las operaciones con torpedoplanos.

Todo tiende a demostrar que la política general debe consultar una Aviación Naval dirigida por marinos.

OPERACIONES CON LA ARTILLERIA DE COSTA

El tiro de los cañones de largo alcance pertenecientes a la artillería de costa tiene que ser dirigido y controlado por fuerza aérea. Artillería de pequeño calibre y corto alcance no necesitará fuerza aérea. Puede haber discrepancia en si esta fuerza aérea debiera ser naval o militar, pero parece ser lógico que debe ser naval desde que la Artillería de Costa es naval.

Además, estos aviones deben ser capaces de posarse en el agua en caso de alguna falla en el motor, de modo que debieran emplearse hidroaviones y naturalmente éstos debieran ser tripulados por personal naval.

CONTACTO CON EL EJERCITO

El Servicio de Aviación Naval debe ser siempre mantenido en íntimo contacto con el servicio de aviación del Ejército. La mejor manera de hacer esto es enviando cada servicio un oficial de "liaison", y manteniendo un intercambio de información técnica. No tiene que omitirse esfuerzo a fin de evitar la competencia con la adquisición de material, y esto puede conseguirse haciendo que cada una envíe al otro detalles del material que piensa ordenar y el precio que consulta pagar.

También es necesario que haya estricta cooperación entre ambos servicios a fin de que puedan efectuarse bombardeos combinados, con protección adecuada de aviones de combate; con este fin se deben hacer maniobras en tiempo de paz.

RESERVA

Estrictamente unido por lo anterior, es la importante cuestión de la Reserva para ambos servicios. Esta Reserva debiera proveer personal preparado o medio preparado que puede aprovecharse simultáneamente con ordenarse la movilización.

Consistirá primero, de los pilotos que están ocupados en la Aviación Civil y que se mantienen en constante práctica de vuelo; segundo, de aquellos pilotos que están volando por sport o que no han tenido la oportunidad de vuelos continuados (éstos necesitarán un curso corto en la Escuela antes de partir para el frente) y tercero, de los mecánicos retirados del servicio y que han tenido una práctica especial en aeroplanos y motores o de aquellos que están empleados en la Aviación Civil y mecánicos de automóviles que necesitarán pasar por un curso especial en la Escuela.

Naturalmente, aquellos pilotos y mecánicos ocupados en servicio de botes voladores, pasarán a la Reserva Naval aérea y los con práctica en aeroplanos a la Reserva del Ejército.

DESARROLLO EN TIEMPO DE GUERRA

Tanto los servicios navales aéreos militares como navales deben arreglarse de modo que puedan expandirse en tiempo de guerra; con este fin debieran tener una gran proporción de oficiales que estén preparados para ocupar puestos de responsabilidad y aún a oficiales de menor graduación debe dárseles el máximo de responsabilidad posible a fin de probar sus cualidades para rápida promoción en tiempo de guerra.

AVIACION CIVIL

Aunque con el tiempo la Aviación Civil va a ser un negocio lucrativo, en el presente necesita cierta ayuda del Estado. En Inglaterra, Francia y América es generalmente reconocido que esta ayuda debe darse a fin de que las máquinas y pilotos sirvan como una especie de Reserva, y por esta misma razón es que estas máquinas deben pasar por ciertas pruebas y conformarse con ciertas reglas.

De esta manera se puede desarrollar una nueva industria, mejorar los medios de transporte, y se pueden efectuar economías en los servicios de aviación debido a la existencia de una Reserva bien preparada.

El plan para dar estas subvenciones debe depender del millaje recorrido y de la carga útil transportada, debiendo evitarse todo lo que tenga carácter de monopolio.

PROPOSICIONES CONCRETAS

En las observaciones anteriores se han discutido los problemas aéreos de un modo general, a continuación se aplicarán para el caso especial de Chile y muy particularmente para el Cuerpo de Aviación Naval que se proyecta.

La ofensiva de Chile en el aire debiera ser en forma de un ataque sorpresivo contra la capital enemiga y contra sus bases.

- Lima está a 600 millas del punto más cerca, y las máquinas, por lo tanto, deberán conducir bombas a esa distancia regresando a sus bases sin tomar combustible o tomando éste en el mar de un buque para tal objeto. Para lo primero se necesitarán máquinas muy grandes por la gran cantidad de combustible que tienen que llevar y el único medio apropiado para esto sería construyendo grandes botes voladores. Así éstos tendrían que ser atendidos solamente por personal naval, y en caso que las otras dos alternativas mencionadas sean empleadas, es obvio que las máquinas deben ser comandadas también por pilotos navales.

Bajo el punto de vista defensivo, máquinas de guerra apropiadas pueden ser manejadas por pilotos del Ejército.

El C. A. N. propuesto debe ser una rama perfectamente disciplinada de la Marina. Los oficiales, serán oficiales de Marina especialistas en Aviación; los cuales deben rendir sus exámenes, además de los que se requieren para ser aviador del C. A. N.

DEBERES DEL C. A. N.

Para satisfacer lo más arriba expuesto, es muy ventajoso analizar en detalle los deberes del C. A. N. Consistirán:

- 1) Dirección del tiro de los buques de la Flota y de las Fortificaciones;
- 2) Reconocimiento de buques enemigos, submarinos y aeroplanos;
- 3) Bombardeo de submarinos, buques, puertos, dársenas, aeródromos, etc.;
- 4) Torpedear submarinos y buques;
- 5) Combate aéreo, agregando las siguientes obligaciones pertinentes al tiempo de paz:
- 6) Conducción de correspondencia;
- 7) Levantamiento de carta;
- 8) Observaciones meteorológicas.

De acuerdo con el párrafo 1 las máquinas para este servicio no necesitan gran velocidad, pero sí que sean capaces de permanecer en el aire por largo tiempo. Deben llevar un piloto, un observador, un telegrafista; los cuales deben tener buen campo de vista en todas direcciones. A este fin propenderán los botes voladores y con más ventaja usando en ciertos casos el tipo anfíbio.

El personal para este servicio debe ser naval, por estar éste acostumbrado a distinguir tipo de buques, submarinos, formaciones tácticas y señales en general, y sobre todo, la técnica de ambas ramas y defensa de costa.

2.—Reconocimiento en el mar

Las máquinas para este servicio deberán poseer un gran radio de acción. En esto difieren del tipo descrito anteriormente. Tendrán doble control, fácil de pilotear y el piloto y observador deberán tener un gran horizonte para observar, y una sólida construcción para ser capaz de elevarse y amarizar permaneciendo indefinidamente flotando y poder ser remolcada por un destróyer aún en caso de mal tiempo.

El armamento consistirá de ametralladoras que no tengan obstáculo para el tiro, y estarán provistos de T. S. H. de largo alcance, señales, visuales y cámara fotográfica.

El personal debe ser naval.

3.—Bombardeo

Las máquinas para este servicio pueden ser idénticas al tipo de reconocimiento con la excepción de que deberán llevar bombas en vez de una parte de combustible y aceite; las máquinas de reconocimiento naval llevan comúnmente bombas con espoletas retardatrices como armamento ofensivo.

En Chile las distancias son tan largas que se obtendrán mejores resultados usando máquinas lo más grande posible, pues esto es también necesario a fin de tener una máquina suficientemente durable y marinera.

4. — Ataque con torpedo

La fuerza aérea para este servicio puede ser prácticamente idéntica a la que se usa para

reconocimiento y bombardeo. La única diferencia es la substitución del lanza bombas por el mecanismo para el lanzamiento del torpedo.

El personal para esto debe ser naval.

5.—Combate aéreo

La fuerza aérea para este servicio debe dividirse en dos clases: la de defensa de costa y la de operación ofensiva.

Las primeras no necesitan llevar mucho combustible porque se usarán cerca de su base, y por lo tanto, serán diseñadas para el máximo de agilidad y rapidez. Deberán también diseñarse para que puedan volar tanto de día como de noche. Este servicio puede ser desempeñado por pilotos del Ejército.

Por el otro lado, el avión de combate en un país como Chile, necesita llevar una gran cantidad de combustible y parece probable que se obtendrían mejores resultados sacrificando algunas funciones de maniobrabilidad, usando para este servicio, máquinas de dos y aún de tres asientos con buenas ametralladoras y buen campo de tiro.

Esto es doblemente necesario cuando se reconozca la imposibilidad de que un solo piloto pueda volar durante 6 o 7 horas continuadas en este tipo de máquinas.

Desde este punto de vista naval, todo indica que el combate defensivo debe ser encargado al Ejército y que la ofensiva debe ser llevada a cabo por las máquinas navales de reconocimiento y bombardeo. Por consiguiente, un solo tipo de máquinas puede usarse para estas cuatro clases de servicios.

6.—Conducción de correspondencia

Pudiera recomendarse el empleo del C. A. N. en este servicio, pero tiene que recordarse que esto no sería económico, ya que la fuerza aérea está principalmente destinada para objetivos de guerra, y la presencia del lanza-bombas, montaje de ametralladoras, etc., presentan resistencias innecesarias al vuelo mismo.

7.—Levantamiento

Las máquinas para levantar cartas fotográficas y levantamientos aéreos, deben ser lentas y de gran estabilidad en el aire. Hasta cierto punto similares a las para dirigir el tiro.

En Chile hay que hacer muchos levantamientos fotográficos, y para el C. A. N. sería una buena práctica.

8.—Meteorología

Las cartas meteorológicas deben ser indicando los vientos reinantes y grados de temperatura en las capas superiores y sistemáticamente observadas por el C. A. N. como parte del servicio en tiempo de paz.

Como conclusión, puede decirse que los deberes del C. A. N. deben incluir todo lo relacionado con las actividades aéreas, sobre el mar, con la excepción de los vuelos civiles que pue-

den hacerse a lo largo de la costa. Esta preparación civil formará una reserva para el C. A. N.

A continuación se incluye una tabla de distancias en millas náuticas entre varios puertos de la costa de Chile, y una tabla que indica la duración y velocidad económica de los diferentes tipos de hidro-aviones. Los únicos tipos que se pueden considerar seriamente son los Supermarine, el F2 A., el Vickers Viking, el Vickers Valentia, o algo como un tipo especial diseñada para las condiciones de Chile.

La cuestión sobre elección del tipo de máquinas será discutida en un próximo informe.

Distancias en millas náuticas

Puerto Montt	200		
Valdivia	220	420	
Talcahuano	100	670	
Constitución	150	250	
Quinteros	180		
Coquimbo	150	330	
Caldera	100		
Taltal	150	250	775
Mejillones	100		
Iquique	95	195	
Arica	600	600	
Callao			

Radio de acción de varios tipos de hidro-aviones

	Horas	Nudos	Millas náutic.
Avro 130 Clerget . . .	3	a 50	150
Short 270 Sunbeam . . .	5	a 50	250
F2. A. 2-350 Rolls . . .	7	a 60	420
Viking IV 450 Napier . . .	4.5	a 90	405
Valentia 2-600 Rolls . . .	8	a 84	672
Especial			
Tipo 2-1200 Napiers . . .	24	a 60	1400

2.a PARTE

ORGANIZACION DEL CUERPO DE AVIACION NAVAL (C. A. N.)

El control

El Ministro de Guerra y Marina será responsable, ante S. E. el Presidente de la República, del C. A. N., tomado como una rama de la Marina.

El Presupuesto del C. A. N. será separado del de Marina y deberá ser aprobado por el Ministro del ramo.

El Director General de la Armada será responsable ante el Ministro de la eficiencia del C. A. N.

El preparará el presupuesto, siendo el único responsable de que sea adecuado a las exigencias del país.

El Estado Mayor Naval debe estudiar de cerca las posibilidades de la Aviación Naval, primero como un auxiliar de la Marina y de la defensa de costa; segundo, en operaciones combinadas con el Ejército, y tercero, como una fuerza de ataque independiente. El Estado Mayor será el que aconsejará y mantendrá al corriente al Director General, debiendo en toda ocasión el Director General consultar al E. M. en lo que se refiere a política aérea. Según sea necesario, el Jefe del C. A. N. como el Consultor Técnico, cooperarán con ellos.

Dirección

El Jefe del C. A. N. será directamente responsable de la eficiencia del C. A. N. ante el Director General de la Armada. Este jefe puede tener un consultor técnico sin responsabilidad directa.

El Jefe del C. A. N. dirigirá la organización interna, incluyéndose el movimiento del personal, la ubicación del material, control de consumos y almacenes, adquisición de material, preparar detalles del presupuesto, organización del plan de ejercicios. Inspeccionará la Escuela, Maestranza, bases y unidades, cuando él lo considere necesario y estará autorizado para dar permisos a oficiales y dotaciones y tomar cualquiera medida disciplinaria que esté dentro de sus atribuciones en la Marina.

El personal de Ayudantes a sus órdenes consistirá de un oficial como Ayudante del personal y otro para el material.

El Ayudante para el personal intervendrá en lo relacionado con la disciplina, ejercicios, instrucción, señales y sección sanidad. El Ayudante del material tendrá a su cargo los hidro-aviones, motores, consumos, repuestos, petróleo, aceite, transporte, trabajos, construcciones, terrenos, etc.

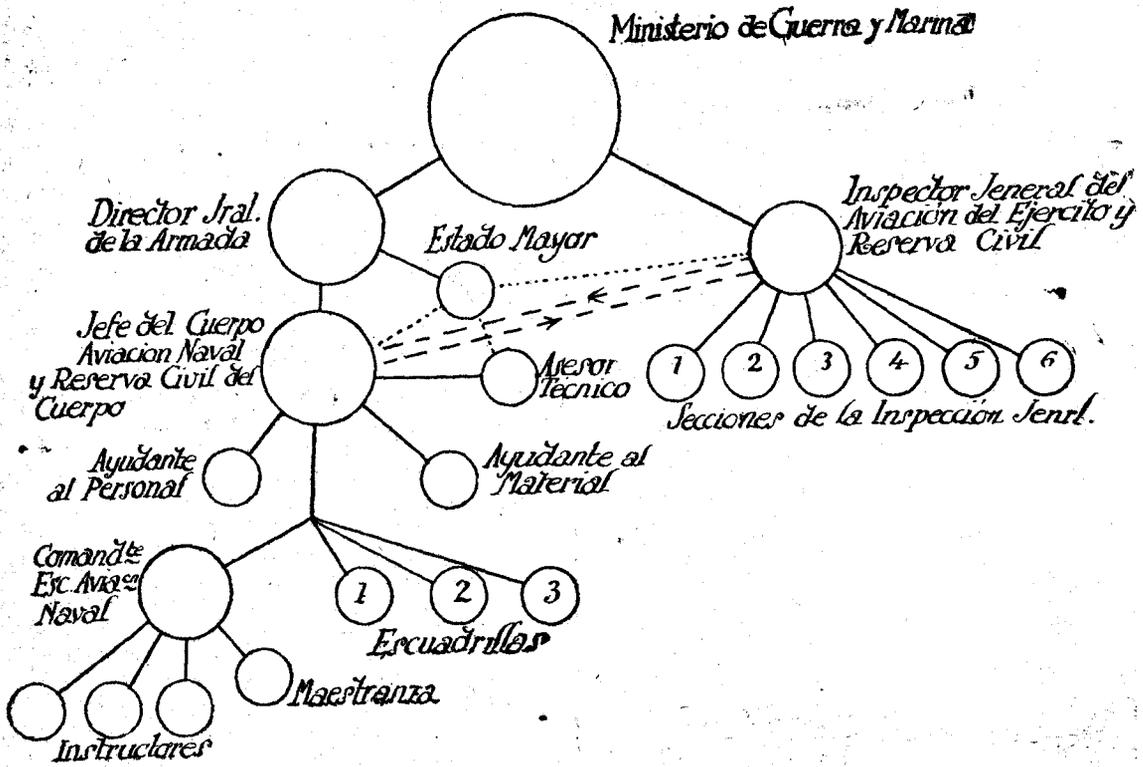
ESCUELA NAVAL DE AVIACION

El Director de la Escuela de Aviación será un jefe del rango de Capitán de Corbeta o Fragata.

Los Ayudantes de la Escuela serán instructores en el pilotaje de hidro-aviones, vuelos, nocturnos, navegación, lanzamientos de bombas, artillería y ataque de torpedos desde los hidro.

La Maestranza anexa a la Escuela estará a cargo de un Ingeniero.

Las obligaciones de este Ingeniero serán: mantener y reparar las máquinas de la Escuela, y segundo, mantener la Estación como base general de reparación del C. A. N.; por lo tanto, la preferencia en los trabajos lo hará tramitándolo por intermedio del Jefe del C. A. N. y no por el Comandante de la Escuela.



Secc. 1.a N.o 2230.—Valparaíso, 12 de Setiembre de 1921.—Señor Ministro:

Tengo a honra llevar a la consideración de US. un estudio sobre la "Política y Organización del Cuerpo de Aviación Naval", presentado por el asesor técnico, Capitán Travers, y que esta Dirección General acepta en todas sus partes.

De continuo se presentan una cantidad de inconvenientes que van en contra del adelanto y desarrollo de esta importante arma, debido a que la organización actual de este servicio falta al principio fundamental, o sea, el que los servicios navales dependan directamente de la Superioridad Naval.

Si la organización y las ideas manifestadas fueran de la aprobación de US. y del Supremo Gobierno, me permito acompañar a los antecedentes un proyecto de Decreto Supremo para reorganizar este servicio, de acuerdo con el plan que elevo a la consideración de US.

Dios guarde a US.—J. Muñoz Hurtado.
Señor Ministro de Marina.

LA FUERZA AEREA; SU DIVISION Y DEPENDENCIA DE CADA RAMA (MILITAR Y NAVAL).

(Extractos del discurso-programa leído por el Excmo. señor don Arturo Alessandri, en Junio 1920: "organizar la aviación naval, incrementándola con elementos adecuados e independizándola del Ejército la dirección y administración de sus servicios;... son anhelos que proclamo con la honda convicción de que son ellos indispensables para el desenvolvimiento, progreso y eficiencia de la Armada Nacional".)

La Fuerza Aérea se encuentra actualmente organizada, según decreto supremo número 1,669 de 15 de Julio de 1920, como una institución "Independiente de la Marina y del Ejército", aunque bajo las órdenes del Ministro de la Guerra, pero en realidad esto es sólo en apariencia,

tanto porque su Jefe pertenece al Ejército como porque la Sección Naval depende de la Dirección General de la Armada; sin embargo, esta arma combatiente debería formar parte integrante del Ejército como de la Marina y hoy día no sirve ni a uno ni a la otra como las necesidades de la guerra y las condiciones ordinarias de la paz lo exigen, a pesar que la rama militar es manejada por militares y la naval lo es e imperiosamente debe serlo por marinos.

El Ejército, como la Marina, reclaman que este servicio sea de su exclusiva dependencia y en especial la Armada sostiene que lo auspiciado por el Excmo. señor Presidente es lo justo, conveniente y necesario.

El campo de acción de la Marina en la guerra se desarrolla en la superficie del mar, bajo la superficie y sobre ella en el aire; y están estas tres actividades íntimamente ligadas porque son marinos los que tripulan los barcos de superficie, submarinos, botes voladores o hidroplanos y la Marina debe conducir exclusivamente las operaciones marítimas para obtener el dominio del mar, o sea la destrucción del poder naval enemigo y conquistar para el país la libre y segura comunicación marítima, con lo cual se mantiene el comercio exterior, el de cabotaje y el tránsito del Ejército entre los puertos nacionales y hacia el enemigo.

La unidad del mando es esencial para conducir a feliz término cualquier campaña; la guerra nos dió amplias pruebas de ello. En consecuencia, en el Ejército como en la Marina, las fuerzas aéreas deben estar exclusivamente bajo el mando único del que dirige las operaciones. —En tierra es el Ejército; en el mar es la Marina.—Las fuerzas militares se componen de infantería, artillería, caballería, ingenieros, etc., y máquinas aéreas que deben operar en armonía con cada una y todas las otras armas, como parte integrante de estas fuerzas; las máquinas aéreas que emplea el Ejército son manejadas por militares, ¿cómo puede esta arma ser independiente del comando del Ejército? Del mismo modo, la Escuadra se compone de buques de combate, cruceros, destructores, submarinos, auxiliares y botes voladores o hidroplanos que operan conjuntamente en el mar, bajo él y en el aire, todos manejados por marinos y bajo las órdenes del almirante, ¿cómo podría entonces el arma aérea ser independiente, depender de otra autoridad, ser educada por otros hombres ajenos a esta profesión?

Es absolutamente conocido que la organización inglesa encuentra en Inglaterra la más seria objeción, que nació en un momento imprevisto en la guerra, más como solución a un problema industrial que estratégico y en los demás países ha sido rechazado el sistema como completamente contrario a los principios y a la ciencia de la guerra.

El servicio aéreo independiente tiende a crear una cantidad considerable de personal, a introducir en consecuencia gastos y empleos que en cambio cuadran perfectamente dentro de las

fuerzas navales y militares; a introducir complicaciones en los manejos de las fuerzas y en los planes de operaciones.

El Ejército debe controlar el territorio ocupado y el aire que lo cubre, como las operaciones ofensivas terrestres y aéreas de su campo de acción; la Marina por tanto, debe controlar la superficie del mar, las aguas debajo de ella y el aire que las cubre.

El mariscal Haig, comandante en jefe del Ejército inglés, y el general Pershing, del comando norteamericano durante la guerra, por su propia experiencia, han declarado públicamente que la aviación debe pertenecer a las fuerzas combatientes y nunca debe obrar independientemente. El general Pershing agrega que entre la aviación militar y las otras ramas no puede haber más diferencia que la que hay entre la artillería e infantería en el Ejército.

Se ha llegado a decir hasta que "los que abogan por la unidad e independencia del servicio aéreo, si están al cabo de las condiciones y exigencias de los Ejércitos y Marinas en la guerra, basan sus argumentos en consideraciones distintas que las realmente militares".

Si la aviación militar en la guerra debe depender del general que manda el Ejército, y la naval debe ser empleada y dirigida por el almirante, ¿no es absolutamente lógico que también lo sea en el período de organización y preparación para la guerra?

El principal argumento en favor de la unidad e independencia, como dije, es más bien industrial que estratégico y aun éste, hoy día, debe descartarse, por cuanto, las máquinas aéreas que la Marina emplea y va a emplear en lo sucesivo no tienen de común o semejante con las del Ejército más que las alas y otros detalles, ¿y valdría el argumento éste para decir que el Ejército y la Marina deben ser una sola fuerza porque usan el mismo rifle, el mismo revólver u otras armas, cuando lo que realmente constituye la diferencia esencial es la aplicación del arma y la educación del personal? El Ejército necesita máquinas enteramente distintas a las que la Marina debe usar, las de la Marina descansan en el mar, deben mantenerse en ese elemento y no pueden usarse en tierra; el Ejército necesita observadores que exploren el territorio terrestre, que combatan a armas militares, que bombardeen plazas, trincheras, etc., inmóviles, de características especiales y su personas es militar; las máquinas, marinas son verdaderos buques con alas, navegan en el aire sobre el mar usando instrumentos náuticos y orientándose por la costa, explorando éstas y los buques que navegan sobre el agua, en observación de submarinos, sus actividades son todas, absolutamente propias del oficial de marina, que no pueden ser eficientemente desempeñadas sino por este personal; localizar y observar las fuerzas navales enemigas, su fuerza, sus movimientos, sus actividades, y tratar de contrarrestar su acción con ataques sorpresivos en el mar y en sus puertos, son operaciones esencialmente marítimas propias del marino. La ob-

servación y corrección del tiro naval y el lanzamiento de torpedos desde los hidroplanos es una de las operaciones más esenciales de estas máquinas y los torpedos son los mismos que usan los buques; ¿cómo es posible imaginar que un servicio semejante pueda ser dirigido por un jefe militar desde Santiago?

La historia nos ha enseñado que las operaciones combinadas del Ejército con la Marina han sido por lo general un fracaso o de dificultades técnicas insuperables, si a esto fuera a agregarse una nueva fuerza, la fuerza aérea independiente del Ejército y de la Marina, ¿qué resultaría en la práctica con estos tres elementos discordantes? Sólo un desastre.

La aviación es inseparable del Ejército como de la Marina, una amalgama de estas dos ramas de tan distinto material y con personal y campo de acción absolutamente diversos, es un error fundamental. El empleo combinado en una especialísima acción de guerra, que puede sin duda presentarse, no puede servir de argumento para su unificación; en este caso singular de un ataque aéreo a una plaza fuerte o campamento cerca de la costa u otro objetivo de guerra, en que convendría emplear todos los tipos de máquinas aéreas, evidentemente que podrían unirse y operar bajo el mando superior del más graduado o a cargo de la operación; sería lo mismo que si las naves de guerra desembarcaran tripulaciones armadas con cañones y ametralladoras para cooperar con el Ejército en una batalla, en tal caso las marinerías quedan bajo las órdenes del general de tierra.

No hay más correlación entre la aviación naval y militar, a mi juicio, que la natural que se deriva de estudios técnicos y científicos, la posibilidad de intercambio de material o de una común provisión para obtener ventajas económicas. Así, una fábrica de pólvora y explosivos provee al Ejército y Marina indistintamente; una fábrica de cañones y proyectiles fabrica para las dos fuerzas etc., etc.; una fábrica de aeroplanos y motores puede trabajar para las máquinas militares como las navales, pero de aquí que se considere por esto que la aviación naval y la militar sean una misma cosa, es un craso error que es preciso corregir cuanto antes.

Hace pocos meses, el Presidente Harding, de los Estados Unidos, después de oír a una comisión investigadora de este problema que lo ha estudiado profundamente, ha presentado al Congreso un proyecto de ley creando los Departamentos de Aviación Naval en el Ministerio de Marina, otro de Aviación Militar en el de Guerra y un tercero Civil en el Ministerio de Comercio.

Se ha dicho que los pilotos aviadores deben recibir su educación en un solo establecimiento, es decir, que los aviadores militares y navales deben recibir su título en una escuela central; esto es posible, pero no necesario ni conveniente. Es lo mismo que dijéramos que las Escuelas Naval y Militar se refundieran en una sola. Los pilotos navales no necesitan ha-

cer los cursos que la Escuela Aeronáutica exige a los militares; los pilotos navales se podrán formar más rápidamente en la Escuela de Aviación Naval: allí aprenderán a volar y a especializarse en las operaciones propias de la aviación naval. Como esta escuela debe existir, entonces los pilotos navales no necesitarán recibir su primer aprendizaje en la Escuela de Aeronáutica del Ejército.

Tampoco será posible que las máquinas aéreas marinas sean reparadas en los talleres de la Aviación de El Bosque, tanto por las dificultades de transporte, gastos excesivos que esto acarrearía, resultando así antieconómico, como porque las estaciones navales de aviación tienen forzosamente que poseer maestranzas anexas y la Marina posee numeroso personal idóneo para esta clase de trabajos.

Por otra parte, hay que notar que según la organización que tiene actualmente la aviación, su jefe puede ser un general o almirante, es decir, siempre un profesional de una de las fuerzas armadas, y es lógico y humano suponer que cualquiera que éste sea, si no tiene preferencia por su propia arma, habrán siempre rozamientos o susceptibilidades que es preciso prevenir. Sabemos que esto no debería suceder, pero en la práctica es difícil sino imposible substraher a esta influencia. Y en prueba de ello bastará que una comisión imparcial comprobara lo que se ha hecho hasta hoy con la aviación naval y con la militar, para llegar a la conclusión de que se ha abandonado completamente a la Marina, a pesar que para Chile el servicio de aviación naval es de la mayor importancia.

SERVICIO DE AVIACION

SEPARACION DE LA AVIACION NAVAL DE LA MILITAR

No cabe duda alguna que la aviación naval debe estar separada de la militar.

Para el Ejército la aviación es una nueva arma. Hoy día el Ejército consta de las siguientes armas: infantería, caballería, artillería e ingenieros, (a las cuales, tarde o temprano habrá que incorporar el tren); cada una con sus características especiales. Una nueva arma se incorpora, ésta es la aviación, ella debe prestar grandes servicios al Ejército: en la exploración, en el Combate, en la dirección del tiro y otros servicios importantes. Todo esto exige una instrucción especial de su personal que debe ser militar, con conocimientos de la organización y reglamentos tácticos del propio Ejército y de los probables arversarios, que no corresponde a la que debe recibir el de la aviación naval, cuyas tareas son muy diversas, como bien las señala la Dirección General de la Armada.

ORGANIZACION DE LA AVIACION MILITAR

La organización de este servicio según el D/S. F. A. N.º 1,669 de 15—VII—920 (Bol. Ofic. N.º 723 pág. 8095), y como se propone en el proyecto de decreto presentado con fecha 11 de Octubre, no corresponde a la organización que deben tener los servicios del Ejército.

En primer lugar, si es aviación militar no puede ser independiente del Ejército; todo lo que sirve al Ejército está dentro de su organización, y todo este organismo depende del Ministerio de Guerra a cuya cabeza está el señor Ministro de Guerra.

El capítulo III "El Ministerio de Guerra", del Reglamento Orgánico del Ejército N.º 2, dice: "El Ministerio de Guerra es la más alta autoridad de la República en organización, instrucción, armamento, fortificación y administración militar. Su actividad en este sentido, la puede ejercer mediante disposiciones supremas o por instrucciones ministeriales, cuando se trata de asuntos derivados de los mismos reglamentos y disposiciones", el N.º 13, dice: "A la cabeza del Ministerio se encuentra como Jefe el Ministro de Guerra".

Ni el decreto que se comenta, ni ningún otro, ha incorporado la Inspección General de Aviación como Departamento del Ministerio de Guerra, que son los únicos órganos de trabajo del Ministerio, como bien claro lo dice el N.º 1, del Reglamento sobre la Organización de los Servicios Superiores del Ejército N.º 1 que dice: "Los asuntos militares de que entiende el Ministerio de Guerra, serán distribuidos para su tramitación y despacho, en las oficinas siguientes: 1.º Sub-secretaría o Departamento Central (con 5 secciones); 2.º Dep. Administrativo (con 3 secciones); etc."

Por consiguiente, la Inspección General de Aviación no ha podido, ni puede presentar, directamente, al señor Ministro, ningún decreto, orden, circular u otra disposición, que deba firmar y darse a conocer al Ejército. Lo único que puede hacer, como lo pueden hacer otras autoridades, que no forman el Ministerio (Dirección del Material de Guerra, Estado Mayor General, etc.), es presentar sus proyectos al Ministerio para que lo estudie el Departamento que le corresponda hacerlo y éste lo presente al señor Ministro como disposición suprema, para su aprobación.

Este servicio debe, como todos los demás que constituyen el Ejército, (Estado Mayor General, Dirección del Material de Guerra, Divisiones de Ejército, etc.) formar parte integrante de él y estar sometido a sus reglamentos, puesto que todo su personal sale de sus filas.

ORGANIZACION QUE CONVENDRIA DAR A LA AVIACION MILITAR

Pueden considerarse estos tres proyectos:

1). Las tropas de aviación (Escuadrones de Aviación, compuestos de 3 escuadrillas c/u.), pa-

san a formar parte de las Divisiones de Ejército; un Escuadrón por D. E. (total 4 escuadrones), tal como hoy forman parte de estas unidades las otras armas (2 Brig. de Inf.; 1 Brig. de Cab.; 1 Brig. de Art.; 1 Batallón Zap., etc.).

Las Fábricas, Maestranzas y Construcciones, de la aviación pasan a formar parte de la Inspección de Fábricas y Maestranzas de la Dirección del Material de Guerra, como una Sección de la referida Inspección.

Los servicios de inspección de las tropas de aviación estarían, como la inspección de las otras armas (infantería, caballería, artillería, ingenieros y tren), a cargo de un Inspector, que en tal caso lo sería el mismo de Ingenieros, que tiene bajo su inspección a 4 Bat. de Zapadores, 1 Reg. de Ferrocarrileros y 1 Bat. de Telégrafos, y que bien podría atender también a la inspección del arma de aviación, compuesta de 4 escuadrones (uno por D. E.).

La Escuela Militar de Aeronáutica, dependería de la Inspección de Ingenieros y Aviación, como hoy dependen del Inspector de Infantería, la Escuela de Tiro de Infantería, etc.

2.) La misma organización del N.º 1; con excepción de las Fábricas, Maestranzas y Construcciones, de la Aviación, que constituirían una "Dirección de Aviación", que tendría a su cargo las fábricas, maestranzas, depósitos de material, etc., semejante a la Dirección del Material de Guerra.

En este proyecto, se considera separada esta Dirección de Aviación de la del Material de Guerra, en vista de que debido a las instalaciones ya hechas en Lo Espejo en lo que a maestranzas, talleres, etc., se refiere no fuera posible refundirla con la de la Dirección del Material de Guerra, situación que en realidad no sería un inconveniente, puesto que como se ha indicado en el proyecto N.º 1, estos servicios constituirían una Sección de la Inspección de Fábricas y Maestranzas de la Dirección del Material de Guerra.

3.) Una Dirección de Aviación (dependiendo en todo caso del Ministerio de Guerra), que tenga a su cargo todo el servicio de aviación: tropas de aviación (Escuadrones de Aviación), Escuela Militar de Aviación y talleres y maestran-

De los tres proyectos que se proponen, es más conveniente el segundo, ya que por tener algunas instalaciones propias en Lo Espejo, y la conveniencia que existe de que se impulse también la aviación civil, a fin de formar reservas de pilotos e incrementar el material, aconsejan tener una dirección que impulse y ayude a ésta última.

SUPREMO GOBIERNO

PRESIDENTE
DE LA
REPUBLICA

MINISTRO
DE
GUERRA

AYUDANTE CONSEJO
CONSULTIVO AUDITOR J.

MINISTERIO DE GUERRA

VICARIO CASTR.

INSP. DE REMONTA

DIRECC. SANIDAD

DEP. ADMINISTR.

DEP. PERSONAL

DEPART. GENERAL DE GUERRA

SUB-SECRETARIA

DIRECCION DE AVIACION

DEPOSITO DE MATERIALES Y REPERTORIOS	FABRICAS Y MAESTRIZAS	CONSTRUCCIONES	AVIACION
--------------------------------------	-----------------------	----------------	----------

DIREC. MATERIAL DE GUERRA

EST. MAYOR. GENERAL

INSP. GEN. del EJERC.

Insp. Ingenieros AVIACION LAS DEMAS INSPECCIONES

ESCUELA MILITAR DE AERONAUTICA

IV DIVISION DEL EJERCITO

III DIVISION

II DIVISION

I DIVISION

Diversas Unidades que la constituyen

Div. Unid. que la Const.

Div. Unid. que la Const...

Div. Unid. que la Const.

4^a Esc. de AVIACION

3^a E. de A.

2^a E. de A.

1^a E. de A.

Según esto, la Inspección de Aviación (que sería la misma de Ingenieros), inspeccionaría anualmente las tropas de aviación, en la misma forma que lo hacen con las otras armas los diversos Inspectores de Armas y por ser una arma de mucha técnica, daría también, como hoy lo hace con las tropas de ingenieros, sus directivas para la instrucción técnica de las tropas de aviación. Además, tendría a su cargo la Escuela de Aeronáutica Militar, a la cual daría sus directivas y fiscalizaría su administración, disciplina, etc., tal como hoy lo hace el Inspector de Establecimientos de Instrucción con las Escuelas Militares y de Sub-Oficiales.

Las Divisiones de Ejército, tendrían cada una su Escuadrón de Aviación, sobre los cuales ejercerían, como sobre las demás tropas de su unidad, el mando superior y ya desde la paz se habituarían, lo que es muy ventajoso, a manejar y emplear estas unidades en todas sus actividades: exploración, combate, dirección del tiro de artillería, transmisión de órdenes, etc., y no ocurriría, como ha solido ocurrir a veces, que por no estar habituados desde la paz a manejar las unidades de que debe componerse su unidad, las olviden después en la guerra o desconozcan su empleo.

La Dirección de Aviación quedaría, entonces, con la misión de estudiar la adquisición y construcción de los aparatos de la navegación aérea, sus reparaciones más importantes, como asimismo la administración y control de los materiales de aviación, atendiendo a su distribución en las unidades de aviación. Extendería su acción, también, a la aviación civil.

Todos estos organismos que tienen a su cargo asuntos de aviación (Inspector de Ingenieros y Aviación, Comandos de División de Ejército y Dirección de Aviación), se dirigirían con sus peticiones, proposiciones, etc., al Ministerio de Guerra, las cuales serían estudiadas en el Departamento General de Guerra y dentro de éste en la Sección respectiva (que podría ser la de G. § de Ingenieros o bien crear una especial de Aviación), y una vez terminado su estudio, presentado por el Jefe del Departamento al señor Ministro para su resolución definitiva.

LA ESCUELA MILITAR DE AERONAUTICA

La organización que por D)S. I. J. A. N.º 3,272 de 24-XI-920 (Bol. Ofic. N.º 760, pág. 8,507) se le ha dado a la Escuela Militar de Aeronáutica, se aparta de todos los principios de organización y esto se debe en gran parte por haber dado este decreto una repartición del Ejército, que, como ya se ha dicho antes, no estaba facultada para hacerlo, asunto que sólo corresponde al Ministerio de Guerra.

En todo cuerpo de tropas, establecimientos de Instrucción y cualquiera repartición del Ejército, existe y debe existir un sólo Comandante, Director o Jefe responsable de la instrucción, disciplina y administración, es decir, que estas tres importantes funciones, deben es-

tar en la mano de una sola persona responsable y con facultades legales.

No sucede lo mismo en la Escuela ya citada; aquí según el D)S. aludido, existe para cada una de estas funciones una persona: para la instrucción, un Director Técnico; el régimen interno y disciplinario a cargo de un Capitán, que es a la vez ayudante del Director Técnico y los servicios administrativos dependen directamente de la Intendencia de Aviación, apartando así a esta Intendencia de su único rol: de fiscalizador.

Esta situación debe modificarse, designando un Director de la Escuela que reuna en sus manos, como lo prescribe la Ordenanza General del Ejército y los reglamentos, las funciones de mando, instrucción, disciplina y administración.

CONCLUSION

El decreto que reorganice los servicios de Aviación, separando la aviación naval de la militar y fijando cuál va a ser la organización de la Aviación Militar, debe darse por el Ministerio de Guerra y ser presentado por el Departamento General de Guerra, a quien le corresponde los trabajos de organización, según lo que tenga a bien resolver el Supremo Gobierno.

Este decreto, comprendería:

- 1) La separación de ambos servicios.
- 2) La organización del servicio según se adopte algunos de los tres proyectos que se proponen o el que estime más conveniente el Supremo Gobierno.
- 3) Si se distribuyen, las tropas de aviación en las Divisiones de Ejército, se les fijaría sus dotaciones en personal, ganado y material y según el material de que se dispone actualmente se organizarían desde luego, uno, dos o más Escuadrones en las Divisiones que se creyere más conveniente y se les fijaría sus lugares de guarnición.
- 4) Una organización conveniente de la Escuela.

5) La organización de la Dirección de Aviación que comprendería: una Sección de Construcciones; una Sección Fábricas y Maestranzas y probablemente, una de depósitos de materiales y repuestos, con las mismas funciones que les da el D)S. F. A. N.º 1,669 de 15-VII-920 (Bol. Ofic. N.º 723, pág. 8,095).

Esta Dirección, no debe contar en ningún caso con Intendencia, pues no ha adquirido un desarrollo tan grande (como ocurre con la Dirección del Material de Guerra) para dotarla de Intendencia propia. Los servicios de Intendencia de esta Dirección deben ser atendidos por la Intendencia de Establecimientos Militares, como lo fué la Dirección del Material de Guerra, cuando sus instalaciones eran más reducidas.

En cuanto a la organización de la Aviación Naval, debe dejarse a la Dirección General de la Armada, que cuenta en su seno con consultores técnicos competentes, las proposiciones pertinentes.

