

# Sesión 55.a extraordinaria en 27 de Diciembre de 1921

## PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES CLARO SOLAR Y CORREA OVALLE

### SUMARIO

Se aprueba el proyecto por el que se autoriza al Club Militar para conservar una propiedad raíz. — Continúa la discusión del proyecto sobre reserva del cabotaje. — Se levanta la sesión.

### ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Aguirre Cerda Pedro	Huneus Francisc
Bañados Guillermo	Letelier Silva Pedro
Briones Luco Ramón	Lyon Peña Enrique
Bulnes Gonzalo	Quezada A. Armando
Concha Luis Enrique	Rivera Guillermo
Errázuriz Ladislao	Zañartu Enrique
Garnham Luis	Zañartu Héctor
González E. Alberto	

### ACTA

Se leyó y fué aprobada la siguiente:

#### Sesión 54.a Extraordinaria en 16 de Diciembre de 1921

Asistieron los señores: Claro, Aguirre, Alessandri, Arancibia, Bañados, Barros, Briones, Bulnes, Concha S. don Juan E., Concha don Luis E., Echenique, Edwards, Errázuriz Tagle, Errázuriz Lazcano, Freire, Gatica, González Errázuriz, Huneus, Letelier, Ochagavía, Quezada, Rivera, Torrealba, Valenzuela, Valdés, Zañartu don Héctor y los señores Ministros de Relaciones Exteriores, Culto y Colonización, de Hacienda y de Guerra y Marina.

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

#### Mensaje

Uno de S. E. el Presidente de la República, en que inicia un proyecto de ley sobre organización de la Escuela Común y autorización para adquisición de terrenos, reparaciones y edificación de escuelas.

Pasó a la Comisión de Instrucción Pública.

### Oficios

Tres de la Honorable Cámara de Diputados:

Con el 1.º comunica que ha aceptado la invitación del Senado para formar una Comisión Mixta Especial que estudie las reformas convenientes para hacer más fácil y expedito el Procedimiento Penal y ha designado con este objeto a los señores Diputados: don Francisco Bulnes, don Agustín Correa Bravo, don Elías González, don Eduardo Grez Padilla, don Miguel Ángel Padilla, don Robinson Paredes, don Tomás Ramírez y don Absalón Valenzuela.

Con el 2.º comunica que ha designado a los siguientes señores Diputados para formar parte de la Comisión Mixta encargada de estudiar los proyectos de legislación social: don Luis Correa Ramírez, don José Antonio Echavarría, don Ismael Edwards, don Francisco Jorquera, don Santiago Labarca, don José Maza y don Eduardo Irrázaval.

Se mandaron archivar.

Con el 3.º comunica que ha aprobado en los mismos términos en que lo hizo el Senado, el proyecto de ley sobre autorización a la Empresa de los Ferrocarriles para contratar una cuenta corriente, hasta por 20 millones de pesos para cancelar cuentas pendientes.

Se mandó comunicar a S. E. el Presidente de la República.

### Informes

Dos de la Comisión de Presupuestos recaídos en los siguientes asuntos:

Un proyecto de la Honorable Cámara de Diputados, sobre concesión de un suplemento de \$ 35.848 al ítem 1247 de la Partida 11 del Presupuesto de Justicia para libros y formularios del Registro Civil.

Otro proyecto de la Honorable Cámara de Diputados, sobre modificación de la glosa del ítem 87, de la partida 3.a del presupuesto de Guerra.

Tres de la Comisión de Hacienda y Em-

préstitos Municipales recaídos en los siguientes asuntos:

Un mensaje de S. E. el Presidente de la República en que se inicia un proyecto de ley sobre postergación del plazo para la conversión metálica.

Un proyecto de la Honorable Cámara de Diputados, sobre contribución al embarque y desembarque de mercaderías; y

Una solicitud de la Municipalidad de Cauquenes, en que pide autorización para contratar un empréstito de \$ 100,000 para la construcción de una parte del mercado.

Quedaron para tabla.

Uno de la Comisión de Legislación y Justicia, recaído en la moción del Honorable Senador don Ramón Briones Luco, sobre la condición legal de los empleados particulares.

Quedó para tabla.

Uno de la Comisión Revisora de Peticiones recaído en el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados sobre abono de tiempo a don Juan Guillermo Mac-Kay.

Quedó para tabla.

En el cuarto de hora de fácil despacho se toma en consideración la solicitud, informada por la Comisión de Gobierno y Elecciones, en que la Municipalidad de Lota pide la aprobación del Senado para un contrato celebrado por esa corporación con la Compañía de Lota y Coronel sobre arrendamiento de un local de propiedad de esta última.

Sin debate se da aprobado el proyecto de acuerdo formulado por la Comisión.

Su tenor es como sigue:

#### PROYECTO DE ACUERDO:

"Artículo único. — El Senado, en uso de la atribución que le confiere el inciso cuarto del artículo 56 (55), de la ley de Organización de Atribuciones de las Municipalidades, aprueba el contrato celebrado entre la Municipalidad de Lota y la Compañía de Lota y Coronel, sobre arrendamiento de un local de propiedad de esta última, situado en la calle Aníbal Pinto del pueblo de Lota".

Se toma, en seguida, en consideración la solicitud, informada por la misma Comisión, en que la Municipalidad de Rancagua pide la aprobación del Senado para un contrato celebrado por esa Corporación con la Compañía General de Electricidad Industrial sobre alumbrado eléctrico de la expresada ciudad.

Sin discusión se aprueba el proyecto de acuerdo formulado por la Comisión.

Su tenor es como sigue:

#### PROYECTO DE ACUERDO:

"Artículo único. — El Senado, en uso de la atribución que le confiere el inciso 4.º del artículo 56 (55), de la Ley de Municipalidades, aprueba el contrato celebrado por la Municipalidad de Rancagua con la Compañía General de Electricidad Industrial, para el alumbrado eléctrico de la expresada ciudad, por el plazo de cinco años.

Se pone, en seguida, en discusión, la solicitud de la Municipalidad de Concepción, informada por la misma Comisión, en que se pide la aprobación del Senado para el acuerdo tomado por esa Corporación por el cual se acepta el traspaso del contrato de alumbrado público de dicha ciudad celebrado entre la Compañía de Gas y la Compañía de Luz Eléctrica.

Sin discusión se aprueba el proyecto de acuerdo formulado por la Comisión.

Su tenor es como sigue:

#### PROYECTO DE ACUERDO:

"Artículo único. — El Senado, en uso de la atribución que le confiere el inciso 4.º del artículo 56 (55), de la Ley de Organización y Atribución de Municipalidades, aprueba el acuerdo tomado por la Municipalidad de Concepción en sesión de 8 de Abril del presente año, por el cual se acepta el traspaso del contrato de alumbrado público de dicha ciudad, celebrado entre la Compañía de Gas y la Compañía de Luz Eléctrica".

Se toma, en seguida, en consideración la solicitud de la Municipalidad de Cauquenes, informada por la Comisión de Hacienda y Empréstitos Municipales, en que pide la autorización del Senado para contratar un empréstito hasta por la suma de \$ 100,000, con garantía hipotecaria, para la construcción de la parte central del Mercado de dicha ciudad.

Sin debate se aprueba el proyecto de acuerdo formulado por la Comisión.

Su tenor es como sigue:

#### PROYECTO DE ACUERDO:

"Artículo único.—El Senado, en uso de la atribución que le confieren los artículos 56 (55) y 60 (59) de la Ley de Organización y Atribuciones de Municipalidades, autoriza a la Municipalidad de Cauquenes para contratar un empréstito hasta por la suma de cien mil pesos (\$ 100,000), con garantía hipotecaria, de algunas de las propiedades raíces que posee, debiendo destinar su producto a la construcción de la parte central del Mercado de dicha ciudad.

En conformidad al inciso 3.º del artículo 60 (59) ya citado, las amortizaciones deberán extinguir la deuda en el plazo de veinte años, a lo más".

A continuación se toma en consideración las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados en el proyecto de ley sobre elecciones municipales en las comunas de Quilpué y Villa Alemana.

Usan de la palabra los señores Echenique y Rivera.

Cerrado el debate se dan por aprobadas tácitamente las modificaciones.

El proyecto aprobado queda como sigue:

#### PROYECTO DE LEY:

"Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República para mandar practicar elecciones extraordinarias de municipales en las comunas de Quilpué y Villa Alemana, y para cuyo efecto nombrará dentro de treinta días contados desde la publicación de esta ley, una Comisión de siete vecinos contribuyentes por profesiones o impuesto de haberes respectivo, del territorio comunal, con el cargo de hacer, en el plazo de veinte días, una inscripción extraordinaria de los electores residentes en ella. Los registros así formados, se pondrán en conocimiento de las oficinas guardadoras del registro electoral.

El Presidente de la República, dentro del plazo de treinta días, contados desde la constitución de dichos registros, fijará la fecha de la elección, la que se efectuará ante la misma Comisión de vecinos contribuyentes a que se refiere el inciso anterior.

Esta Junta funcionará con arreglo al artículo 16 y siguientes de la ley de 12 de Febrero de 1915, y en el lugar que fije el Presidente de la República, dentro de la cabecera de la comuna. El Presidente de la República nombrará reemplazantes a los vocales inhabilitados o que se excusen con arreglo a la ley, siempre que el número que quedare fuere inferior de la mayoría de la Junta nombrada."

El señor Presidente propone para formar parte en representación del Senado de la Comisión Mixta Especial que debe estudiar las reformas para hacer más fácil y expedito el procedimiento penal, a los señores:

Concha don Luis E., Quezada, Barros Errázuriz, Letellier Silva, Errázuriz Ladislao, Rivera, Valenzuela y Zañartu don Héctor.

Y para formar parte en representación del Senado de la Comisión Mixta que debe estudiar los proyectos de legislación social, a los señores:

Bañados, Briones, Concha Subercaseaux, Errázuriz Tagle, Huneeus, Yáñez y Zañartu don Enrique.

Por asentimiento unánime quedan nombrados los Senadores propuestos por el señor Presidente.

El señor Errázuriz don Jorge renuncia como miembro de la Comisión Mixta de Presupuestos.

Por asentimiento tácito se acepta esta renuncia.

El señor Presidente propone en su reemplazo al Honorable Senador don Ricardo Valdés, y con el mismo asentimiento queda designado.

El señor Presidente formula indicación para que se trate en el Orden del Día de la presente sesión de los siguientes negocios:

1.º La moción de la Comisión de Policía Interior sobre modificación de la glosa del ítem 13 del Presupuesto del Interior, moción que propone al efecto, que se exima del trámite de Comisión.

2.º Proyecto de la Cámara de Diputados sobre concesión de un suplemento al ítem 1,247 de la partida 11.a del Presupuesto de Justicia, para libros y formularios del Registro Civil.

3.º Proyecto de la Cámara de Diputados sobre pago de pasajes y fletes con cargo al ítem 87 de la partida 3.a del Presupuesto de Guerra.

4.º Proyecto del Gobierno sobre postergación de la fecha para la conversión del papel moneda de curso forzoso.

5.º Proyecto de la Cámara de Diputados sobre contribución al embarque y desembarque de mercaderías, y

6.º Proyecto de ley sobre autorización del cobro de las contribuciones por el plazo de dieciocho meses.

Este último se tratará sólo en el caso de que la respectiva Comisión alcanzase a emitir informe acerca de él.

Por asentimiento unánime se aprueba esta indicación y queda fijada, en conformidad a ella, la tabla de la Orden del Día de la presente sesión.

El señor Ochagavía pide que se anuncie para la tabla de fácil despacho, la autorización de un empréstito para la Junta de Alcaldes de Punta Arenas.

El señor Presidente manifiesta que este negocio no está todavía informado, pero que, desde luego, lo anuncia para cuando se haya llenado este trámite.

El señor Bulnes recuerda que el 31 del presente mes caduca la ley que eximió de contribución al ganado argentino y manifiesta que desearía conocer la opinión del Ministro de Hacienda acerca de si conviene o no prorrogar el plazo de esta exención.

El señor Errázuriz don Ladislao formula diversas observaciones sobre el mal estado del puente sobre el río Teno en el ramal de Curicó a Hualañé, y manifiesta que desearía que el señor Ministro de Ferrocarriles estudiara las medidas conducentes a asegurar las responsabilidades pecuniarias de la Empresa constructora.

El señor Bañados dice que según informaciones que ha recibido, el inspector nombrado para informar sobre las cuentas de la Municipalidad de Chañaral, no ha podido desempeñar bien su comisión por insuficiencia de las facultades de que está investido. Desearía que el señor Ministro del Interior se impusiera de esta circunstancia a fin de que ella sea remediada.

El señor Errázuriz don Ladislao dice que los fondos colectados para la aviación nacional quedan todavía algunos en poder de los comités locales, y como generalmente presiden estos comités los Intendentes de provincia, convendría que el señor Ministro del Interior se dirigiera a ellos, para conseguir el pronto ingreso de esas sumas al Erario nacional.

El señor Ministro de Guerra y Marina manifiesta que transmitirá con mucho gusto a su colega del Interior las observaciones del señor Senador por Curicó.

El señor Concha don Luis Enrique dice que en el departamento de Lautaro, y especialmente en el puerto de Coronel, se han celebrado algunos meetings para protestar de la conducta del señor juez letrado. Como el mismo juez debe intervenir en los procesos ocasionados con motivo de estos movimientos, convendría, a su juicio, que se nombrara un Ministro visitador para que se avocara el conocimiento de esos procesos.

El señor Zañartu don Enrique dice que el Gobierno debe impedir con toda energía que se cometan desacatos como los que se han cometido contra el juez de que se trata.

Usan también de la palabra en este incidente los señores Huneeus y Ministro de Guerra y Marina.

El señor Torrealba ruega a la Comisión de Legislación y Justicia que tenga a bien informar lo más pronto posible el proyecto sobre organización de sociedades cooperativas.

El señor Concha don Juan Enrique dice que la Comisión está estudiando con el mayor interés este proyecto.

El señor Errázuriz don Ladislao formula indicación para que en los últimos diez minu-

tos de la presente sesión se trate del mensaje de S. E. el Presidente de la República en que se solicita el acuerdo del Senado para conferir el empleo de General de Brigada al Coronel don Benjamín Gutiérrez.

El señor Alessandri don José Pedro formula indicación para que en los mismos diez minutos se trate del proyecto de la Cámara de Diputados sobre abono de tiempo a don Juan Guillermo Mac Kay.

El señor Briones formula indicación para que se agregue a la tabla de las sesiones especiales a continuación del proyecto sobre reserva de cabotaje, el proyecto iniciado en una moción de Su Señoría referente a la condición legal de los empleados particulares.

El señor Huneeus modifica esta indicación en el sentido de que se anteponga a este proyecto, la resolución acerca de las modificaciones del proyecto referente a la condonación de intereses a los rematantes de tierras fiscales al sur del Bío-Bío.

Se dan por terminados los incidentes.

La indicación del señor Errázuriz don Ladislao se da por aprobada tácitamente.

Votada la indicación del señor Alessandri, en votación secreta, resultan doce votos por la afirmativa y once por la negativa. No habiendo reunido las tres cuartas partes de los votos, como lo exige la ley para acordar la preferencia, se da por rechazada.

La indicación del señor Briones, con la modificación propuesta por el señor Huneeus se aprueba por asentimiento tácito.

Se suspende la sesión.

A segunda hora, y en conformidad a la tabla acordada en la primera, se pone en discusión general y particular a la vez, el proyecto de ley iniciado en una moción de los señores Presidente y Vice-Presidente, sobre la modificación de la glosa del ítem 13 del Presupuesto del Interior.

No habiendo usado de la palabra ninguno de los señores Senadores, se da por cerrado el debate y por aprobado tácitamente el proyecto.

Su tenor es como sigue:

#### PROYECTO DE LEY:

"Artículo único.—Reemplázase la glosa del ítem 13 de la partida 1.ª del presupuesto vigente del Ministerio del Interior por la siguiente, que es la que corresponde, en conformidad a la ley número 3,102, de 20 de Julio de 1916:

"Tres ayudantes, con mil quinientos pesos anuales cada uno... \$ 4,500.

Declarase de abono a la Tesorería Fiscal de Santiago la diferencia entre la suma de \$ 3,240 y \$ 4,500 que efectivamente pagó a dichos empleados, conforme a la ley citada, durante el año 1920, y la suma correspondiente a la dife-

rencia de sueldos de los meses corridos del presente año que dicha Tesorería ha seguido pagando".

A continuación, se pone en discusión general y particular el proyecto de la Cámara de Diputados sobre concesión de un suplemento al ítem 1,247 de la partida 11 del Presupuesto de Justicia, para libros y formularios del Registro Civil.

Sin debate se da por aprobado este proyecto.

Su tenor es como sigue:

#### PROYECTO DE LEY:

"Artículo único.—Concédese un suplemento de treinta y cinco mil ochocientos cuarenta y ocho pesos (\$ 35,848), al ítem 1,247, partida 11 del Presupuesto de Justicia, que se destina al pago del saldo del valor de la propuesta aceptada al Taller Fiscal de Imprenta de la Penitenciaría de Santiago, para la fabricación e impresión de libros y formularios que se utilizarán en el servicio del Registro Civil durante el año 1922, y a conceder un aumento de trece mil trescientos cuarenta y ocho pesos sobre el precio total de dicha propuesta.

El gasto se deducirá del ítem 1,756 del Presupuesto de Justicia hasta concurrencia de su monto total y el resto del ítem 1,733 del mismo Presupuesto".

Se pone, en seguida, en discusión general y particular a la vez el proyecto de la Cámara de Diputados referente a la atención del servicio de pasajes y fletes por vapor con cargo a la cantidad consignada en el ítem 87 de la partida 3.a del Presupuesto de Guerra.

No habiendo usado de la palabra ninguno de los señores Senadores, se da por aprobado el proyecto, sin modificación.

Su tenor es como sigue:

#### PROYECTO DE LEY:

"Artículo único.—La cantidad que consulta el ítem 87 de la partida tercera del Presupuesto de Guerra vigente, servirá también para atender al servicio de pasajes y fletes por vapor".

A continuación, se pone en discusión general y particular a la vez, el proyecto de ley iniciado en un Mensaje de S. E. el Presidente de la República sobre postergación del plazo para la conversión del papel moneda de curso forzoso, hasta el 31 de Diciembre de 1924.

Sin debate se da por aprobado unánimemente este proyecto.

Su tenor es como sigue:

#### PROYECTO DE LEY:

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

Se pone, en seguida, en discusión general el proyecto de la H. Cámara de Diputados sobre contribución al embarque y desembarque de mercaderías.

Usan de la palabra los señores Edwards, Echénique, Ministro de Hacienda, Valenzuela, Huneeus y Gatica.

Cerrado el debate, se aprueba en general el proyecto y conforme al reglamento, queda su discusión particular para la sesión siguiente en que se trate del mismo asunto.

Se da cuenta a continuación del informe de la Comisión de Hacienda sobre el proyecto de la H. Cámara de Diputados relativo a la autorización del cobro de las contribuciones por el plazo de dieciocho meses.

Puesto en discusión general este proyecto, usan de la palabra los señores Torrealba, Briónes, Ministro de Hacienda, Gatica y Concha don Luis Enrique, que queda con ella para la próxima sesión que se trate de este proyecto.

Habiendo llegado la hora, se deja pendiente su discusión general.

A indicación del señor Ministro de Guerra y Marina se acuerda tramitar los proyectos despachados en esta sesión sin esperar la aprobación del acta.

En conformidad al acuerdo adoptado en la primera hora, se constituye la Sala en sesión secreta y se adoptan las resoluciones de que se deja testimonio en acta por separado.

#### CUENTA

Se dió cuenta:

1.º De los siguientes mensajes de S. E. el Presidente de la República:

Conciudadanos del Senado y de la Cámara de Diputados:

El Superintendente de Aduanas de la República, don Salvador Zegers Recasens, ha cumplido con exceso los requisitos que determina la ley 1,146, de 28 de Diciembre de 1898, para que los empleados públicos puedan retirarse con una pensión igual al sueldo íntegro asignado a su cargo.

A los 67 años de edad y después de más de 48 años de servicios al Estado, hallándose en pleno ejercicio de las funciones de su empleo, una enfermedad ha quebrantado la salud del señor Zegers.

Al retirarse en estas condiciones, haciendo uso de su derecho, este distinguido servidor público quedaría en una situación deprimida, porque carece de bienes de fortuna y porque si bien conservaría su sueldo, perdería la gratificación de \$ 4,800 de que disfruta a virtud de la ley 3,626, de 21 de Junio de 1920, precisamente cuando, por las circunstancias, necesita mayor suma de recursos.

A fin de obviar este inconveniente por medio de un acto de justicia y reconocimiento de los méritos de un funcionario que con probidad ejemplar ha prestado positivos servicios a la nación durante su larga carrera administrativa,

tengo el honor de someter a vuestra deliberación, oído el Consejo de Estado y con su acuerdo para que pueda ser tratado en el actual período de sesiones extraordinarias, el siguiente

PROYECTO DE LEY:

Artículo único.—Concédese, por gracia, el derecho a jubilarse, al Superintendente de Aduanas, don Salvador Zegers Recasens, con la renta anual de \$ 28,800 de que goza a virtud de las leyes 2,764, de 28 de Enero de 1913, y 3,626, de 21 de Junio de 1920.

Santiago, a veintitrés de Diciembre de mil novecientos veintiuno.—**Arturo Alessandri.**—**Fco. Garcés Gana.**

Conciudadanos del Senado y de la Cámara de Diputados:

Habéis tenido a bien despachar el Mensaje por medio del cual solicité vuestra autorización para contratar un empréstito interno destinado a cubrir los gastos del año en curso que no han podido pagarse con las entradas ordinarias de la nación.

Para calcular el monto de ese empréstito el Ministerio de Hacienda tomó en cuenta los gastos más urgentes de los diversos Departamentos y, por lo tanto, del de Guerra.

Una revisión todavía más estricta, ha permitido al Ministerio de mi cargo reducir aún más la cantidad que había señalado en el cálculo primitivo, disminuyéndola en un millón de pesos sobre el total de la cuota que se le asignara.

Los gastos a pagar con los fondos ya autorizados del empréstito se refieren a diversos ítems del Presupuesto actual y se justifican por la circunstancia de que la necesidad de encuadrarlos en la cuota que se asignó, obligó a reducir cada glosa, a sabiendas de que resultaría insuficiente.

En pliego aparte se acompaña a este Mensaje, en memorándum detallado, en el cual se especifican las necesidades a que se ha hecho referencia, y en el que se enumeran los diversos ítems que es indispensable aumentar.

Pero el hecho de encontrarnos en el término del año hace que un Mensaje para suplementar los referidos ítems pudiera resultar ineficaz desde el momento que llegaría el 31 de Diciembre y con él la caducidad del Presupuesto, sin que alcanzaran a efectuar los pagos que hay necesidad de cancelar con este dinero. Por esta razón se ha juzgado conveniente solicitar vuestra autorización en forma que permita atender las necesidades expuestas con menor precipitación.

En vista de las consideraciones anteriores, oído el Consejo de Estado y con su acuerdo para que podáis tratarlo en el actual período de se-

siones extraordinarias, someto a vuestra aprobación el siguiente

PROYECTO DE LEY:

Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República para invertir, con imputación al empréstito interno que ha autorizado contratar la ley N.º 3,820, la suma de tres millones siete mil doscientos sesenta pesos (\$ 3.007,260); en el pago de las obligaciones pendientes del Ministerio de Guerra, que se detallan a continuación:

Haberes rezagados de oficiales y tropa.....		\$ 1.000,000
Bencina y reparaciones de automóviles...		7,000
Gratificación 30% oficiales de guerra.....	\$ 233,200	
Id. 25% id. id.....	45,100	278,300
Id. cambio de guarnición oficiales de guerra		115,000
Id. alojamiento de tropa	20,000	
Id. 30% de tropa.....	503,200	
Id. años de servicios...	40,000	
Id. indemnización de mudanzas.....	6,000	569,200
Pasajes por Ferrocarriles del Estado, por mar y por ferrocarriles particulares.....		831,500
Gratificación de cirujanos y empleados especiales.....		23,500
Honorarios de cirujanos y suplencias.....		4,200
Gratificaciones oficiales de administración.....		36,000
Id. id. veterinaria.....		6,000
Id. personal de instrucción.....		8,000
Id. id. religioso.....		1,000
Id. 30% Auditor de la I División.....		1,560
Reparaciones y conservación de cuarteles:		
Para el Regimiento Caupolicán.....	75,000	
Depósito de Municiones de Tacna.....	51,000	126,000
Suma.....		\$ 3.007,260

Santiago, 23 de Diciembre de 1921.—**Arturo Alessandri.**—**Samuel Claro Lastarria.**

Conciudadanos del Senado y de la Cámara de Diputados:

Tengo el honor de acompañaros los antecedentes relacionados con una solicitud, en que el artillero 1.º del Grupo Talcahuano, de Arti-

lería de Costa, Higinio González Bravo, pide se le conceda por gracia un abono de cinco años de servicios, para los efectos de las leyes de retiro y montepío militar, en vista de haber sufrido un accidente en actos del servicio.

Con motivo de una faena de transporte de cañones, una maquinaria le cortó los dedos anular y medio en la primera falange de la mano izquierda, defecto que, si bien no lo imposibilita para continuar al servicio de Artillería de Costa, lo inhabilita en cambio para desempeñar ocupaciones en la vida civil.

La ley de la Caja de Retiro y Montepío dispone en su artículo 7.º que la gente de mar que se inutilice a consecuencia de acto del servicio tendrá derecho a retiro y a dejar montepío a su familia aunque no tenga diez años de servicios.

El sumario instruido al respecto por la Superioridad Naval ha reconocido que el ocurrente puede continuar prestando sus servicios en la institución, pero no fuera de ella, y, por consiguiente, los beneficios de la ley no le alcanzarán administrativamente.

El Gobierno cree que sería obra de justicia proporcionar una pequeña indemnización por la mutilación sufrida por González, en actos del servicio, y un reconocimiento de su buena conducta y antecedentes obtenidos en las filas, accediendo a su petición; y por estas consideraciones, oído el Consejo de Estado, y con su acuerdo para poder ser tratado en el actual período de sesiones extraordinarias, tengo el honor de someter a vuestra deliberación el siguiente

**PROYECTO DE LEY:**

Artículo único. — Concédese por gracia, y para los efectos de las leyes de retiro y montepío militar, al artillero 1.º de Artillería de Costa, Higinio González Bravo, un abono de cinco años de servicios.

Santiago, 24 de Diciembre de 1921.—Arturo Alessandri.—Samuel Claro Lastarria.

2.º Del siguiente informe de la Comisión de Legislación y Justicia:

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Legislación y Justicia ha tomado en consideración la solicitud presentada por el señor General de División don Luis Brieba A., en su calidad de Presidente del "Club Militar de Chile", por la cual recaba del Honorable Congreso la autorización legislativa correspondiente para que la institución que dirige pueda conservar la posesión de un bien raíz que tiene adquirido en esta ciudad.

La Comisión, después de estudiar los estatutos de la Sociedad peticionaria, de imponerse del contenido de la escritura de compraventa del inmueble cuya conservación se pide y de considerar los demás antecedentes que rolan en el expediente de la respectiva solicitud, y, finalmente, después de cerciorarse de la calidad legal del Club Militar, estima de justicia acceder

a lo solicitado y, en consecuencia, tiene el honor de someter a vuestra consideración el siguiente

**PROYECTO DE ACUERDO:**

Artículo único.—Concédese a la institución denominada "Club Militar de Chile", que tiene personalidad jurídica a virtud del Decreto Supremo N.º 1039, de 12 de Junio de 1917, expedido por el Ministerio de Justicia, el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil para que pueda conservar, hasta por treinta años, la posesión del bien raíz que tiene adquirido en esta ciudad, calle Agustinas N.º 741, y cuyos deslindes son: al norte, con casa que fué de doña Dolores Portales; al sur, con la Plazuela del Teatro; al oriente, con la propiedad N.º 271 de don Francisco Subercaseaux, hoy su sucesión; y al poniente, con propiedad de don José Arrieta, hoy del Club Hípico.

Sala de la Comisión, a 22 de Diciembre de 1921.—Jorge Errázuriz Tagle.—Juan Enrique Concha.—Guillermo M. Bañados.

**PERMISO PARA CONSERVAR UN BIEN RAIZ**

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Si no hay inconveniente, se podrá tratar del informe de que se acaba de dar cuenta.

El señor ZAÑARTU (don Enrique).—Siempre que sea en primera hora solamente.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Sí, señor Senador; sólo dentro de la primera hora. Acordado.

El señor SECRETARIO.—Da lectura al informe de la Comisión de Legislación y Justicia, que termina proponiendo el siguiente

**PROYECTO DE ACUERDO:**

"Artículo único.—Concédese a la institución denominada "Club Militar de Chile", que tiene personalidad jurídica a virtud del decreto supremo N.º 1,039, de 12 de Junio de 1917, expedido por el Ministerio de Justicia, el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil para que pueda conservar, hasta por treinta años, la posesión del bien raíz que tiene adquirido en esta ciudad, calle de Agustinas N.º 741; y cuyos deslindes son: al Norte, con casa que fué de doña Dolores Portales; al Sur, con la plazuela del Teatro; al Oriente, con la propiedad N.º 271 de don Francisco Subercaseaux, hoy de su sucesión; y al Poniente, con propiedad de don José Arrieta, hoy del Club Hípico".

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—En discusión el proyecto de acuerdo.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votación, se dará por aprobado.

Aprobado.

**IMPUESTO AL GANADO**

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

El señor BULNES.— ¿La ley que autoriza el cobro de las contribuciones, donde incide el impuesto al ganado argentino, fué despachada ayer?

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—No, señor Senador. Está pendiente la discusión general, y con la palabra el Honorable Senador por Concepción, señor Concha.

Ofrezco la palabra.

Terminados los incidentes.

### RESERVA DEL CABOTAJE

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Dentro de la orden del día, continúa la discusión del artículo 3.º del proyecto que reserva el cabotaje a la bandera nacional. El señor Secretario va a leer las indicaciones formuladas sobre este artículo.

El señor SECRETARIO.— Hay las siguientes indicaciones:

Del señor Ochagavía: para que se agregue al artículo en debate un inciso que diga: "Las naves que reunan las condiciones señaladas en la presente ley para hacer el comercio de cabotaje, deberán hacer constar la posesión de esas condiciones ante la Gobernación Marítima del puerto de su origen e inscribirse en un registro especial que se llevará por esa autoridad".

Del señor Valenzuela: para redactar el inciso primero de este artículo de la siguiente manera: "Para los efectos de la presente ley se reputará como chilena la nave cuyo propietario sea chileno o bien extranjero radicado en el país, y que tenga negocio o empresa industrial en ejercicio activo, que esté mandada por capitán chileno y con oficialidad y tripulación que a lo menos en sus tres cuartas partes sea chilena.

Si el propietario de una nave fuera una sociedad, se entenderá por chilena siempre que las tres cuartas partes de su capital pertenezca a chilenos".

Y del señor Lyon: para que en el inciso primero, donde se hace referencia a capitanes y oficiales chilenos, se agregue la frase "o extranjeros domiciliados en Chile durante los cinco años anteriores a la promulgación de esta ley"; y para substituir en el inciso segundo las palabras "las tres cuartas partes" que se refieren al capital, por estas otras: "la mayoría".

—El artículo 3.º del proyecto original dice así:

"Art. 3.º Para los efectos de la presente, ley se reputará chilena la nave cuyo propietario sea chileno y residente en Chile; que esté mandada por capitanes y oficialidad chilenos; y cuya tripulación, a lo menos, en sus tres cuartas partes sea chilena.

"Si el propietario de la nave fuera una sociedad, se entenderá chilena siempre que las tres cuartas partes del capital social pertenezcan a chilenos.

"La dotación de cada buque será determi-

nada por los reglamentos que dicte el Presidente de la República.

"Lo dispuesto en este artículo se entenderá sin perjuicio de lo establecido en el art. 7.º de la ley general de navegación de 3 de Julio de 1878".

El señor GARNHAM.— He pedido la palabra para formular una indicación que importa una modificación al artículo 3.º del proyecto.

En el curso de la discusión habida respecto de este proyecto se han diseñado dos corrientes opuestas: una de ellas es de protección abierta y absoluta al capital chileno y a las personas nacionales con exclusión de las personas civiles extranjeras; y la otra es de protección, tanto para los chilenos como para los extranjeros, dejando en libertad a los capitales y personas civiles extranjeras para que puedan dedicarse al comercio de cabotaje en el país.

Me voy a permitir formular una indicación, que quizá pueda armonizar las dos corrientes de opinión a que me he referido y terminar la discusión sobre este punto.

Mi indicación tendría por objeto substituir la primera parte del inciso primero del artículo 3.º, que dice: "Para los efectos de la presente ley se reputará chilena la nave cuyo propietario sea chileno y residente en Chile", por la siguiente: "Para los efectos de la presente ley se reputará chilena la nave cuyo propietario sea chileno residente en Chile o extranjero que compruebe por lo menos diez años de residencia efectiva y permanente en el país".

El resto del inciso primero quedaría tal como está en el proyecto.

También propongo que se reemplace el inciso segundo, redactándolo en la siguiente forma:

"Si el propietario de la nave fuere una sociedad se entenderá chilena, siempre que por lo menos el 51 por ciento del capital social pertenezca a chilenos, pudiendo el resto pertenecer a extranjeros que comprueben la misma residencia que señala el inciso anterior."

El señor BULNES. — El Honorable Senador por Valparaíso dice en su indicación que podrán hacer el comercio de cabotaje los extranjeros que cuenten con diez años de residencia "permanente" en el territorio nacional. ¿No cree Su Señoría que sería mejor suprimir la palabra "permanente", para no excluir al extranjero que se vea en el caso de ausentarse temporalmente del país, para ir a visitar a algún miembro de su familia, o por otra causa accidental?

El señor GARNHAM.—Al que se va, perdiendo su residencia y domicilio, no conviene que se le faculte para venir después a Chile a establecer el negocio de cabotaje, para regresar en seguida a país extranjero a disfrutar las utilidades de este comercio al lado de su familia.

Creo que uno de los fines primordiales es evitar que el valor de los fletes salga del país. Se desea que este dinero no emigre al extran-

jero, que no ocurra lo que pasa con las ganancias de las compañías extranjeras de seguros, que salen del país en cantidades que llegan a muchos centenares de miles de pesos por año. La salida de tan fuertes sumas tiene una influencia muy desfavorable en el cambio internacional. Por esta razón es que mi indicación exige la residencia permanente en el país durante un largo período de tiempo.

El señor BULNES.—El Honorable Senador por Valparaíso ha querido evitar el inconveniente que señala, de que un extranjero que se haya retirado después de terminar aquí su negocio, regrese después exclusivamente con el propósito de hacer el comercio de cabotaje.

El señor GARNHAM.—Puede ocurrir este caso.

El señor BULNES.—Pero, puede presentarse el caso de un extranjero radicado en el país, que se vea en la necesidad de ausentarse por motivo de enfermedad suya o de un miembro de su familia, o por otra causa accidental y temporal.

A mi juicio, en este caso no habría motivo para interrumpir el goce de los derechos de ese extranjero. Creo, pues, que la indicación del señor Senador va demasiado lejos.

El señor GARNHAM.—El señor Senador puede proponer las modificaciones que tenga por conveniente a mi indicación.

El señor BULNES.—Yo preferiría que la modificación que insinó la propusiera el mismo autor de la indicación.

El señor GARNHAM.—A mi juicio, señor Presidente, la residencia permanente en el país corresponde a los fines que persigue esta ley, es decir, que los favorecidos por sus disposiciones tengan su familia y todo lo que les pertenezca en Chile, para evitar la emigración de las utilidades que produzcan las naves que hacen el cabotaje.

El señor BULNES.—Yo me refiero al caso de un extranjero radicado aquí y que pueda verse obligado a salir para otro país por algún tiempo. No por esta circunstancia va a perder su cariño al país, donde ha vivido y en el cual tiene sus intereses.

El señor GARNHAM.—Proponga su indicación el señor Senador.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—No sé si el Honorable Senador por Santiago, señor Valenzuela, ha dado término a su discurso.

El señor VALENZUELA.—Sí, señor.

El señor CLARO SOLAR.—Entonces, pido la palabra.

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

El señor CLARO SOLAR.—Siento verme obligado a terciar de nuevo en este debate; pero la respuesta dada por el Honorable Senador por Concepción a las observaciones que formulé en sesiones anteriores me obliga a insistir en algunas consideraciones que creo indispensable sean tomadas en cuenta.

La serie de indicaciones que se han venido formulando sobre este artículo 3.º está manifestando la gravedad que él tiene y el deseo que se revela de procurar salvar los escollos y las dificultades que producirá, y lo que es más grave, en contra de la misma industria naviera que se trata de favorecer con este proyecto.

Yo creo que para tener Marina Mercante Nacional, para tener un verdadero comercio nacional hecho en buques que lleven nuestra bandera, y para tener esta flota, que el Senado de la República ha declarado que va a formar parte de la reserva naval del Estado, no basta con la simple reserva del cabotaje a la Marina Mercante. El cabotaje de nuestras costas no requiere barcos de importancia, de gran tamaño; por el contrario, para hacer un buen cabotaje en nuestras costas, lo que se necesita son pequeños vapores, de tonelaje reducido, que permitan abastecer los distintos puertos de la República periódicamente, y con el número de toneladas de carga que se requiera. Los grandes vapores, de tonelaje considerable, no son apropiados para el comercio de cabotaje. Mientras tanto, lo que la Marina Nacional necesita, bajo el punto de vista principal que con este proyecto se persigue, bajo el punto de vista que preocupa la atención de los hombres que miran el porvenir de nuestra Marina y las necesidades internacionales del país, es que se disponga de buques que puedan ser convertidos en transportes rápidos y que en caso necesario, puedan todavía, ser armados en guerra, en condiciones que presten servicios como buques auxiliares de nuestra Marina de Guerra, y esto no se obtiene con los pequeños barcos que hacen el cabotaje.

El cabotaje que se reserva a la Marina Mercante nacional asegurará el interés de los capitales invertidos y permitiría dando desarrollo a la Marina Mercante, llegar a tener barcos modernos, vapores construidos según planos aprobados por la Dirección del Territorio Marítimo, o sea, por el Gobierno de la República, y que en un caso dado puedan ser armados con artillería, puedan ser convertidos en transportes armados, en cruceros rápidos, que ayuden a la escuadra de operaciones. Para estas operaciones se necesitan naves algo superiores a las que se requieren para hacer el comercio de cabotaje. De ahí que sea necesario que las sociedades navieras dediquen una parte considerable de su capital a la adquisición de naves capaces de hacer el comercio internacional; y no sólo el cabotaje suramericano, sino también el comercio interoceánico, el comercio de transporte de carga y pasajeros a Europa y Estados Unidos.

Por ahora ese sería el desideratum.

Para hacer eso se necesitan vapores de gran calado, de andar rápido, dotados de todos los elementos de la ciencia náutica moderna, y para eso creo que estamos todavía en el principio de las leyes que en esta materia han debido dictarse en Chile.

El primer paso que hemos dado fué la ley de tonelaje, que estableció una contribución a todas las naves, nacionales y extranjeras, que frecuentan nuestras costas.

En esa ley hay una disposición que establece que los fondos que produzca esta contribución se destinarán íntegramente al fomento de la marina mercante nacional. Pero esa disposición, como muchas otras, está escrita en el agua, pues no se ha cumplido absolutamente, pues las cantidades que debieron destinarse al fomento de la industria naviera nacional, han ingresado a fondos generales de la nación, y como todos los recursos fiscales, han sido absorbidas en atender a los gastos ordinarios.

Al dictar aquella ley, el legislador tuvo el propósito de formar un fondo de protección para la marina mercante nacional, para dar una prima al transporte efectivo de carga y no al tonelaje de las naves, que es lo que ha producido la crisis de protección en Francia, donde se pagaban las primas no en proporción a la carga transportada sino en razón del tonelaje de las naves, de manera que se cobraba la prima con sólo hacer navegar un buque mercante con la bandera nacional.

Hay necesidad todavía de dictar la ley que dé protección a la construcción de naves, y que se asegure aún la instalación en el país de astilleros capaces de construir naves de un tonelaje superior a las actuales, naves modernas, dotadas de todos los elementos necesarios.

Si estas leyes no se dictan, no tendremos cumplido el propósito que se persigue con este proyecto, de tener una marina mercante que sea auxiliar de nuestra marina de guerra en caso necesario. En el mar el movimiento de las naves se gradúa por la de menos andar, y si no tenemos buques mercantes rápidos, será completamente inútil y quedará solamente en un buen deseo esto de considerar que vamos a tener en la marina mercante un auxiliar de la marina de guerra.

Yo hago sólo de paso estas reflexiones, que no son materia del presente proyecto de ley, si bien están íntimamente relacionadas con él, porque creo que hay una perturbación de criterio al aprobar este asunto. Se cree que se puede incrementar la marina mercante nacional con el sólo exclusivismo a la bandera de nuestro comercio de cabotaje y con la proscripción del capital extranjero.

El Honorable Senador por Valparaíso acaba de hacer una indicación, que Su Señoría califica de transacción. Evidentemente, entre el extremo a que llega el artículo 3.º y la indicación de Su Señoría, hay siquiera algo de alivio para una solución justa y equitativa de la cuestión que suscita este artículo.

Pero yo no creo que la solución que se da en esta indicación sea la que corresponda y que convenga a los bien entendidos intereses de la industria naviera y a los bien entendidos intereses del país.

El señor Senador por Concepción invocó en la última sesión nuestros precedentes legislativos. Su Señoría fué a buscar en las primitivas leyes de navegación la solución de la dificultad para venir a decir que no innovamos, sino que simplemente nos encontramos dentro de las ideas del año 30, del 35, del 36. Y agregaba que al amparo de las leyes de aquella época, la marina mercante de Chile había adquirido un considerable desarrollo, que abastecía el comercio y, en fin, que estaba justificado que se hubieran mantenido aquellas leyes, lejos de modificarlas.

Es cierto que la marina de Chile ha alcanzado en algunas épocas históricas un considerable desarrollo. Es cierto que el comercio de la costa del Pacífico hasta los puertos norteamericanos, a raíz del descubrimiento de California, se hacía casi todo en naves chilenas. Chile venía a ser el granero de la América en aquella época; había entonces considerable desarrollo en el comercio de exportación y nuestros buques llevaban los productos chilenos a toda la costa del Pacífico; California estuvo durante muchos años dependiendo, casi exclusivamente, de Valparaíso. Pero las cosas cambian con el tiempo y las situaciones varían, según el progreso alcanzado por cada país.

La ley del año 36 fué una ley avanzada, una ley que se dictó para conseguir el desideratum que se venía persiguiendo, o sea el desarrollo de la marina mercante nacional; y sus disposiciones, incorporadas en gran parte a la ley del año 78, avanzaron en esta materia hasta el punto que señalaba el Honorable Senador por Concepción.

El artículo 1.º de esa ley dice como sigue:

"Artículo 1.º Es buque chileno el que construido en astilleros de la República o en los de otras naciones, venga a ser propiedad de chilenos naturales o legales por lícito contrato; porque haya sido declarado buena presa por autoridad competente; cuando por los Tribunales de la República fuese condenado en virtud de una infracción de ley, o por cualquiera otro título legal".

Vienen en seguida las reglas sobre la matrícula y, hablando más adelante sobre la tripulación, dice la ley: "Los capitanes de buques chilenos deben ser chilenos naturales o legales después de doce años de la publicación de esta ley".

De manera que los principios de esta ley establecían el exclusivismo de la bandera a los chilenos, naturales o legales. Por consiguiente, no excluía a las sociedades organizadas en el país con capitales extranjeros; permitía a estas personas de existencia legal, organizarse en Chile y adquirir buques. A los que les impedía adquirirlos era a las personas naturales extranjeras; pero las sociedades, fuesen colectivas, en comandita, o anónima, tenían derecho, en conformidad a la ley del año 1836, para adquirir naves chilenas.

En cuanto a las tripulaciones, la ley no puso límite: sólo estableció limitación respecto a los capitanes, disponiendo que los capitanes de buques chilenos debían ser chilenos naturales o legales después de doce años contados desde la promulgación de la ley. Es decir, estableció la ley que los capitanes debían ser chilenos, naturales o nacionalizados.

La referida ley empezó a regir el año 1836 y tiene fecha 28 de Julio. En consecuencia, en análoga fecha de 1848 debía haberse aplicado la disposición del artículo 24, que decía: "Los capitanes de buques chilenos deben ser chilenos naturales o legales después de doce años de la publicación de esta ley".

De manera que se creyó que estando esta ley en vigor doce años, era imposible que dejaran de ser chilenos todos los capitanes de buques chilenos.

El señor ZANARTU (don Enrique).—Creo que Su Señoría sufre un error al manifestar que la ley de 1836 no ponía limitaciones en cuanto a las tripulaciones. En efecto, esa ley dispone a este respecto lo que sigue:

"Art. 23. Desde el día de la publicación de esta ley hasta el fin del año de mil ochocientos treinta y siete, la tripulación de los buques chilenos se compondrá al menos de una cuarta parte de marineros chilenos; de una mitad en los años de mil ochocientos treinta y ocho y treinta y nueve, y de tres cuartas partes en lo sucesivo".

El señor CLARO SOLAR.—En efecto, había incurrido en un error, olvidando la disposición que cita Su Señoría, que está inmediatamente antes del artículo 24, que en este momento ocupa mi atención. Voy a seguir al señor Senador en el desarrollo de todas sus observaciones, pues considero de suma utilidad práctica recordar cómo ha sido aplicada la ley en referencia.

La ley de 1836 creyó y dispuso que en lo que faltaba de ese año y en todo el año 1837, la tripulación constaría, a lo menos de una cuarta parte de marineros chilenos; de la mitad en los años 1838 y 1839 y de tres cuartas partes en lo sucesivo. En cuanto a los capitanes, todos debían ser chilenos desde fines de Julio de 1848. Pues bien, el 4 de Agosto de 1848 se dictó otra ley, que dice así:

"Artículo único.—Se suspenden por ahora y mientras se acuerda y promulga la nueva ley de navegación, los efectos de la disposición contenida en el artículo 24 de la ley de 28 de Julio de 1836".

De modo que el mismo año en que debía entrar en vigencia la disposición que hacía exigible la nacionalidad chilena para todos los capitanes de los buques nacionales, el legislador se veía obligado a suspender sus efectos, a derogarla, en realidad, porque esa disposición no se ha vuelto a repetir en las leyes dadas posteriormente.

Y con respecto a la nacionalidad de los

dueños de buques chilenos, se dictó con fecha 29 de Diciembre de 1848 una ley que dice lo siguiente:

"Artículo único.—Los extranjeros domiciliados en Chile que tengan tres años de residencia, casa de comercio o ejerzan cualquiera otra clase de industria, podrán ser dueños de buques chilenos, sujetándose en todo lo demás a las disposiciones de la ley de 28 de Julio de 1836".

De manera que en el año que se había previsto como término suficiente para no necesitar capitanes extranjeros, el legislador se vió obligado a derogar la ley de 1836 en lo relativo a la nacionalidad de los capitanes, y a completarla estableciendo que los extranjeros domiciliados, con tres años de residencia en Chile, con casa de comercio, o que ejercieran una profesión o industria, podían ser dueños de buques chilenos sujetándose en cuanto a la matrícula de las naves y todo lo demás, a las disposiciones de la ley de 1836.

Pero no fueron estas solas disposiciones las que se dictaron. No está de más completar la historia de nuestra legislación sobre la materia, ya que se invocan los precedentes.

El 29 de Agosto de 1849 se dictó una ley especial, que dice como sigue:

"Artículo 1.º Se autoriza al Presidente de la República para que pueda conceder permiso a todos los buques de bandera extranjera para traficar con productos nacionales y nacionalizados de un punto a otro de la República.

"Art. 2.º Esta autorización durará un año".

De manera que los precedentes establecidos manifiestan que no basta dictar leyes para asegurar la existencia de la marina mercante nacional. La ley de 1836 fué una ley de exclusión de los extranjeros, pero después el legislador se vió obligado a admitirlos. Esa ley quiso que la tripulación, desde el capitán para abajo, fuera chilena, y a los doce años el legislador se vió obligado a suspender sus efectos respecto del capitán, justamente cuando la disposición pertinente debía empezar a regir. Y las cosas continuaron en esta forma, autorizándose por distintas leyes el comercio de cabotaje a todas las banderas, en la imposibilidad en que se encontraba la bandera nacional para atenderlo exclusivamente. Y vino la ley de 1878, a la cual se han hecho tantas referencias en el curso de este debate.

Esa ley estableció, en primer lugar, lo relativo a la nacionalidad de las naves. Consideró chilenas todas las naves que se registraran en la matrícula de buques chilenos, y que llenaran las demás condiciones establecidas en la misma ley. Y respecto a la propiedad de las naves, consagró el principio a que me he venido refiriendo: para ser propietario de nave chilena basta ser ciudadano natural o legal de la República. Sin embargo, para poder conservar la propiedad de naves chilenas los chilenos deberán residir en el país; y si residen en el

extranjero, sólo tienen ese derecho en forma muy limitada, reuniendo ciertas condiciones especiales consignadas en la ley. Y respecto de los extranjeros, el artículo 3.º estableció que pueden ser propietarios de naves chilenas los que estén domiciliados en Chile, tengan casa de comercio establecida en Chile, o ejerzan alguna profesión o industria.

Son, más o menos, los términos de la ley del 48, que dice:

“Los extranjeros domiciliados en Chile que tengan tres años de residencia, casa de comercio o que ejerzan cualquiera otra clase de industria, podrán ser dueños de buques chilenos, sujetándose en todo lo demás a las disposiciones de la ley de 28 de Julio de 1836”.

Se ve, pues que los términos de la ley del 48 se reprodujeron en la del 78. En el tiempo transcurrido entre 1848, año en que se modificó la ley de 1836, hasta 1878, es decir, en el plazo de treinta años, el legislador no había creído posible excluir a los extranjeros del derecho de poseer naves chilenas, siempre que esos extranjeros reunieran las condiciones que dan garantías de que ejercen ese comercio porque su interés está ligado al interés nacional, porque han vinculado su porvenir al porvenir del país.

Por lo tanto, el argumento que se hace citando la ley de 1836 es un argumento contraproducente, y es de esperar que nosotros no habremos de incurrir en el mismo error en que incurrieron los legisladores de 1836. Ellos creyeron que los chilenos podrían hacer por sí solos el comercio de cabotaje, y que debía prohibirse a los extranjeros, aún a los domiciliados en el país, poseer naves que llevaran bandera chilena.

Ojalá no caigamos nosotros en ese mismo error en 1921, cuando están tanto más desarrolladas las relaciones mercantiles entre los pueblos, cuando el comercio mundial no reconoce ni acepta las separaciones o barreras que tuvo hasta principios del siglo XIX. Creo que, lejos de poner cortapisas para que los extranjeros que traen aquí sus capitales y sus actividades puedan incrementar nuestra Marina Mercante, debemos, por el contrario, facilitar la aplicación de sus esfuerzos y de sus capitales a esta industria, porque así el país tendrá la seguridad de que alguna vez podrá contar con las naves necesarias, no sólo para nuestro comercio de cabotaje sino también para nuestro comercio internacional. Si llegamos a poseer una flota mercante que baste para hacer por sí sola el transporte del salitre desde nuestros puertos del norte hacia el extranjero, ¿no habrá adquirido el país una supremacía enorme con respecto a la situación que hoy tiene, que en este sentido es absolutamente dependiente de la bandera extranjera? ¿Acaso hay en Chile los capitales necesarios para que podamos tener una flota que basté para transportar nuestro salitre y nuestros cereales al extranjero? Y si no los hay, ¿vamos a condenarnos, por un exclusivismo exagerado y que nada justifica, a carecer perpetuamente de una Marina

Mercante que pueda satisfacer esa necesidad por el hecho de que los navieros pueden ser extranjeros?

El país tiene que pagar anualmente al extranjero por concepto de fletes marítimos cinco o seis millones de libras esterlinas que no vuelven al país en forma alguna. Ahora bien, si la mitad, la tercera o cuarta parte de esa suma quedara en el país en poder de los armadores nacionales o de los extranjeros que aquí ejercen un comercio o industria, estaría de sobra compensada la facilidad que se trata de darles.

Por estas razones creo que la ley de 1917 no debe ser modificada. Esta ley no hizo sino reproducir las disposiciones de la ley del 78, declarando que para el efecto del tonelaje y del cabotaje se considerará como nave chilena la que cumpla las condiciones que para ese efecto establece la ley de 1878, la cual establece que podrá ser dueño de buque chileno todo extranjero domiciliado en Chile, que tenga casa de comercio establecido en el país o que ejerza en él alguna profesión o industria.

Lo que por mi parte estaría dispuesto a aceptar a fin de esclarecer la idea del artículo y de que no se prestara a diversas interpretaciones, sería que se modificara el artículo estableciendo que los extranjeros que según la ley del 78 están autorizados para adquirir naves en Chile deben estar vecindados en el país. En esta forma modificaría la indicación que ha formulado el Honorable Senador por Valparaíso, señor Garnham.

La idea relativa a que no podrán tener buques con bandera chilena los extranjeros que tengan menos de diez años de residencia permanente en el país, puede prestarse en la práctica a muchas dificultades. Desde luego, ¿cómo se va a determinar y quién va a resolver para el efecto de la matrícula de un buque en los registros de la Marina Mercante Nacional a nombre de un extranjero, si este extranjero ha estado o no residiendo permanentemente en el país durante diez años? Va a quedar esto entregado simplemente a la resolución de la autoridad que deberá anotar la nave como perteneciente a la Marina Mercante Nacional; del encargado de llevar la matrícula de la nave? ¿O será necesario que el Presidente de la República dicte en cada caso un decreto que diga: ¿Don Fulano de Tal cumple las condiciones requeridas para poseer naves mercantes? Quiere decir entonces que la aplicación de la ley en esta parte será en la práctica sumamente engorrosa y difícil.

Mi Honorable colega, el señor Rivera, me dice que esto sería materia de resolución judicial. Sería de ver entonces qué resultados daría esta ley si para su aplicación hubiera necesidad de resoluciones judiciales...

El señor RIVERA.—En los casos de controversia.

El señor CLARO SOLAR.—En los casos de controversia. Pero ¿quién sería el que vendría a

controvertir? ¿Sería el armador nacional quien vendría a discutir al extranjero el derecho de matricular como suya una nave mercante, que podría incrementar en cinco o seis mil toneladas la Marina Mercante Nacional, y sea dedicada al transporte de salitre al extranjero? Por lo demás, los Tribunales no están encargados de resolver cuestiones de administración, sino de resolver litigios.

Todo esto está demostrando la imposibilidad que habría para poner en práctica una disposición semejante.

El legislador, en materia de restricciones, debe establecerlas para determinar la nacionalidad de las naves sólo cuando hay un peligro internacional de por medio. En ese caso yo concibo las restricciones; las concibo también cuando hay un interés muy grande, cuando el régimen de libertad absoluta puede producir al país un daño que el legislador debe prever y evitar.

Pero, ¿qué daño o perjuicio hay para el incremento de nuestra marina mercante en que pueda tener buques el extranjero que se ha domiciliado en el país, que aquí ha abierto una casa de comercio que regenta personalmente, desde que reside en el país y en él ejerce su profesión o industria?

Yo no veo que haya razón alguna para impedir a los extranjeros que residen en el país, el derecho de adquirir naves que les concede la ley del año 1878 y que confirmó la ley de 1917 después de una detenida discusión del punto.

El legislador de 1917 no creyó que hubiera un peligro nacional en que los extranjeros pudieran conservar el derecho que les había reconocido la ley del año 1878, o más bien que les había reconocido la ley del año 1848, modificando los principios adoptados en la ley de 1836.

Creo, pues, que no hay razón alguna para negar a los extranjeros domiciliados en el país el derecho de adquirir naves.

En cuanto a las sociedades formadas o que se formen para explotar el comercio marítimo, el proyecto en debate va mucho más lejos que la ley del año 1836. Acabo de manifestar que las sociedades, con arreglo a la ley del año 1836 y a toda la legislación posterior, siendo constituidas en el país como sociedades chilenas, han tenido y tienen derecho para adquirir naves, o sea, que pueden organizarse en Chile sociedades navieras para dedicarse exclusivamente al comercio marítimo, no como un agregado de otros negocios principales, sino como sociedades especialmente dedicadas al transporte de productos en el mar.

El proyecto en debate dispone que para que una sociedad dedicada al comercio marítimo pueda ser considerada como chilena, es menester que las tres cuartas partes de su capital social pertenezcan a chilenos. Mientras tanto, hay algo que es curioso. Para probar

que el tonelaje de la actual marina mercante era más que suficiente para que por sí sola hiciera el cabotaje, se han preparado cuadros oficiales por la Dirección del Territorio Marítimo y se les ha incorporado al Memorial de la Liga Marítima de Chile que tengo a la mano. En él figura una lista de los armadores nacionales y otra de sus buques con su respectivo tonelaje.

En la sesión anterior en que se trató este asunto se dijo que la firma González Soffia, que aparece en primer lugar en esta lista, no era extranjera, sin embargo, yo estoy en situación de poder decir que la mayor parte del capital de esta compañía pertenece a españoles. Por consiguiente, esta firma no podrá gozar de los beneficios de la reserva del cabotaje, y tendrá que dedicar sus buques al comercio internacional, o venderlos, porque el alcance de esta disposición va a ser una prohibición absoluta de adquirir y conservar la propiedad de las naves a aquellas sociedades cuyo capital no sea chileno en sus tres cuartas partes.

Así, pues, si el dominio de las naves está limitado por la condición de que no podrán navegar entre puertos chilenos para hacer el comercio de cabotaje, es natural que el armador abandone su comercio, puesto que no podrá acogerse a los beneficios que concede esta ley.

Vienen, en seguida, entre las firmas que se dicen nacionales, una que se llama "Sociedad Nacional de Buques y Maderas". Esta Sociedad no estaría tampoco en el caso contemplado en el inciso segundo del artículo 3.º porque la mayoría de las acciones que la constituyen está hoy por hoy en poder de extranjeros, de manera que la indicada firma quedaría también excluida del comercio de cabotaje en nuestras costas.

Aparecen a continuación en esta lista algunas empresas navieras de menor importancia, como la Andes Copper Mining Company y la Compañía Industrial del Aysen que son sociedades organizadas con capitales extranjeros, y que quedarían excluidas del comercio de cabotaje. Pedro Larsen, dueño de una goleta sin importancia. A. Kusanovich, naviero austriaco dueño de un barco. Dante Lepory, dueño de una goleta de noventa y una toneladas de registro; Aste Gallano & Co., extranjeros; American Smelting Referring Co., cuyo solo nombre indica que no es una firma chilena; J. J. MacArthur, firma inglesa; D. Schuberger & Co., firma alemana; Ramón Strada, extranjero también; Juan Sloman, alemán nacionalizado; R. Stuberanch, alemán; Puerto Montt Agencies Co., firma extranjera; Juan Notielle y Nielsen & Co., extranjeros; Solimano & Co., italianos; y Schand & Co., ingleses.

Si se suma, señor Presidente, el tonelaje de las naves pertenecientes a las personas o sociedades extranjeras a que he dado lectura, necesariamente hay que rebajar su monto, que tiene que ser una cantidad considerable, del que se ha indicado como tonelaje total del que pue-

de disponer actualmente nuestro comercio de cabotaje.

Todo esto está manifestando que el proyecto que discutimos es inconveniente al exigir que, desde su promulgación, todos los barcos que se dediquen al comercio de cabotaje, deben pertenecer a chilenos, como también al disponer que si esas naves pertenecen a sociedades, las tres cuartas partes de su capital debe estar en manos chilenas.

No quiero insistir más sobre este punto que ha sido ampliamente dilucidado y elocuentemente discutido por los Honorables Senadores que me han precedido en el uso de la palabra, los señores Yáñez y Bulnes, pero deseo dejar establecido que, a mi modo de ver, la exigencia de que las tres cuartas partes de las acciones de una sociedad que se dedique al comercio marítimo debe estar en poder de chilenos para que pueda ser considerada como compañía nacional, es absolutamente inaceptable. Es cierto que en la indicación formulada por el Honorable Senador por Valparaíso se rebaja esa proporción al 51 por ciento, pero aún en ese caso creo que hay un error de concepto.

Se ha argumentado diciendo que, si es fácil la organización de sociedades navieras en esas condiciones, lo es mucho más hacer cambiar la nacionalidad de las naves, si éstas pertenecen a extranjeros, a fin de hacerlas ingresar a la marina mercante nacional, para lo cual basta borrar el nombre de las mismas, obra que, como se comprende, es sólo de algunos minutos. El Honorable Senador por Concepción, señor Zañartu, ha dicho: es cuestión de brocha; se borra el nombre de la nave y desaparece su nacionalidad.

Olvida, sin duda, Su Señoría, que el cambio de nombre a una nave significa la pérdida de la matrícula de la misma y que toda nave necesita, según las leyes aduaneras vigentes, de un nombre individualizado para poder dedicarse al comercio marítimo. Por otra parte, ese acto da la presunción de un fraude que es castigado por las leyes de la República, con el comiso de la nave. La ley del año 1836 lo establecía así expresamente.

De manera que esta clase de argumentos no es absolutamente atendible cuando se trata de resolver cuestiones de principios de legislación, como la que entraña esta disposición.

El error de concepto a que me refería es éste. Se cree que basta, por ejemplo, que la Compañía Inglesa de Vapores establezca lo que se llama un filial, diciendo: dedico tales buques al comercio en Chile y hago sociedad en Chile.

No, señor; eso no es sociedad chilena. El City Bank, por ejemplo, que se ha citado, no es sociedad chilena; es la agencia de una sociedad extranjera. El Banco Holandés de América del Sur, autorizado para tener agencias en Chile, en Santiago y Valparaíso; no es sociedad chilena, sino agencia de sociedad extranjera. Si la Compañía Inglesa de Vapores es autorizada mañana para tener en Chile una sociedad que lleve el

mismo nombre, no será por eso sociedad chilena, sino agencia de la Compañía Inglesa de Vapores, y no podrá dar bandera chilena a sus buques, porque no es sociedad chilena.

La sociedad chilena tiene que organizarse con arreglo a las leyes de Chile, aprobándose sus estatutos conforme a nuestras leyes, reducirse a escritura pública por orden del Presidente de la República, quien está encargado por el Código de Comercio, de cerciorarse de la existencia del capital de la sociedad; y una sociedad chilena así establecida no quedaría en condiciones de cambiar la nacionalidad de sus buques con la facilidad con que el gerente puede cambiar de camisas.

La sociedad que se organice con arreglo a las leyes de Chile está sujeta a todas las disposiciones de nuestras leyes, y si una ley declara que las naves mercantes de Chile forman la reserva de la Armada Nacional de Guerra, todas estas sociedades que se organicen como chilenas con capital traído del extranjero quedan sometidas a esto como sociedades de capital chileno.

En los negocios que se hacen todos los días es más frecuente la forma de sociedad anónima que cualquiera otra.

Entre nosotros no existen sino tres clases de sociedades: las colectivas, que imponen responsabilidad solidaria en materia mercantil, y que comprometen todo el haber de los socios; las sociedades en comandita y las sociedades anónimas. No existen entre nosotros las sociedades de responsabilidad limitada, que vienen a dar facilidades para que no se comprometa mercantilmente el capital íntegro de los socios. Entre las sociedades existentes, la más frecuente es la sociedad anónima, por lo mismo que no se quiere cargar con responsabilidades colectivas. Y yo pregunto: ¿averigua alguien, cuando se forma un negocio, si los socios de él van a ser chilenos o extranjeros? Nunca, jamás. Sólo por excepción ha solido establecerse en el país una que otra sociedad cuyos estatutos establezcan la obligación de los socios de ser chilenos. Yo personalmente he incurrido en este pecado, pero tratándose de una sociedad que consideraba que afectaba el interés nacional. Se organizó hace años en el país una sociedad con el objeto de fabricar productos químicos, aprovechando los profundos conocimientos de un sabio alemán de primera nota, quien conocía la fabricación de todas las anilinas y productos nobles derivados que se utilizan en la medicina. Con el objeto de llegar a la implantación de tal industria en el país, se organizó la Sociedad Nacional de Productos Químicos, que se inició con un pequeño capital de 100 mil pesos para hacer los primeros ensayos. Esta sociedad estableció en sus estatutos una cláusula según la cual no podían ser miembros de ella sino los chilenos; pero, últimamente nos hemos visto en la necesidad de modificar esta disposición que las circunstancias de la guerra habían impuesto a fin de dar a la compañía un aspecto francamente nacional, lo que era conveniente por

cuanto entre los productos fabricados podían también obtenerse los explosivos. A esto obedeció simplemente la limitación expresada; pero, como digo, pronto nos encontramos con la imposibilidad de seguir aplicándola, porque el capital chileno, por más interesantes que sean los negocios, no favorece las obras de largo aliento: le gusta más a los capitales chilenos negocios que de la noche a la mañana le ofrezcan algunos puntos de ganancia en el valor de las acciones, o un dividendo que esté a la vista, y la empresa nuestra era de vasto desarrollo. Yo digo, por eso: ¿pregunta alguien la nacionalidad de los accionistas de una sociedad anónima? ¿No se recibe con los brazos abiertos a todo el que quiera formar parte de una sociedad?

Sin embargo, ahora pretendemos nosotros, en esta industria, madre de nuestro progreso, en nuestra industria naviera, de la cual depende el dominio del Pacífico, reservarla exclusivamente para los nacionales con residencia en Chile.

¿No se ve que con esos extremos limitamos el capital que se dedica a la industria?

Se dice que hay inconvenientes serios para el porvenir, porque, de no ser chilenos, podría no contarse con los buques necesarios en caso de conflicto; bien; prevengamos entonces esos inconvenientes; establezcamos disposiciones especiales en ese sentido; pero no es el medio de conseguir el resultado que se quiere, el impedir que se organicen sociedades en Chile para la explotación de esta industria, en las condiciones que son lógicas y naturales.

No es posible, señor Presidente, que el Senado de la República se deje llevar por impresiones; los argumentos que se han hecho son, en realidad, impresionistas. El Senado debe discutir esta ley con tranquilidad. La prensa se molesta porque el Senado demora en dar su veredicto en esta materia.

Pero los asuntos de esta importancia no se pueden despachar tan rápidamente, porque afectan hondamente al porvenir político y económico

del país, y necesitan ser dilucidados, oyendo las razones que se den en pro y en contra. El Senado, en consecuencia debe decidir después de una discusión detenida...

El señor ZANARTU (don Enrique).— Por eso hemos pedido sesiones especiales.

El señor CLARO SOLAR.—Y yo concurro a ellas con mucho agrado. Jamás he rechazado una petición de sesión especial. Pero esto no quiere decir que festinemos el debate.

Yo creo que estoy en mi derecho para protestar desde mi banco de Senador, de la imposición que envuelven ciertos artículos de la prensa, para que el Senado precipite su resolución en este negocio.

Por lo demás, estas exclusiones por razón de nacionalidad de personas y de capitales son contrarias a los buenos principios de legislación, respecto de los cuales este país ha dado ejemplo en América. ¿Qué dirán el Uruguay, el Ecuador y Colombia, que incorporaron íntegro nuestro Código Civil a sus respectivas legislaciones, cuando vean que nosotros abandonamos el precepto de igualdad en los derechos civiles de extranjeros y chilenos? Dirán que hemos vuelto la espalda a los principios de justicia y libertad que ese Código consagra. Yo no quiero para mi país una crítica semejante y mucho menos cuando nada justifica la exclusión de que se trata.

El Honorable señor Garnham ha creído encontrar la solución en una transacción que se aparta un tanto de lo existente. Yo creo que Su Señoría no exigirá los diez años ni la permanencia durante diez años, porque los que han viajado un poco por el extranjero no estarían en situación de llenar ese requisito.

Como ha llegado la hora, continuaré en la sesión de mañana.

El señor CORREA (Presidente).—Se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión.

Antonio Orrego Barros,  
Jefe de la Redacción.

