

Sesión 52.a extraordinaria en 22 de Diciembre de 1921

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES CLARO SOLAR Y CORREA OVALLE

SUMARIO

A indicación del señor Correa se acuerda preferencia para la sesión de la tarde al proyecto que autoriza a la Empresa de los Ferrocarriles para contratar una cuenta corriente bancaria. — Continúa el debate sobre reserva del cabotaje. — Se levanta la sesión.

ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Arancibia Laso Héctor	Gatica Abraham
Briones Lueo Ramón	González Errázuriz A.
Bulnes Gonzalo	Huneus Francisco
Concha S. Juan E.	Letelier Silva Pedro
Concha Luis Enrique	Lyon Peña Arturo
Echenique Joaquín	Ochagavía Silvestre
Errázuriz Ladislao	Valenzuela Régulo
Garnham Luis	Zañartu Enrique

ACTA

Se leyó y fué aprobada la siguiente:

Sesión 51.a extraordinaria en 21 de Diciembre de 1921

Asistieron los señores Claro, Correa, Aguirre, Alessandri, Arancibia, Barros, Briones, Concha S. don Juan E., Concha don Luis E., Echenique, Errázuriz Tagle, Errázuriz Lazcano, Freire, Garnham, Gatica, González Errázuriz, Huneus, Letelier, Lyon, Ochagavía, Quezada, Rivera, Torrealba, Valenzuela, Yáñez, Zañartu don Enrique, Zañartu don Héctor y los señores Ministros del Interior, de Hacienda y de Guerra y Marina.

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

Oficios

Cuatro de la Honorable Cámara de Diputados:

Con el 1.º comunica que ha dado su aprobación, en los mismos términos en que lo hizo el Senado, al proyecto de acuerdo que concede a la Sociedad de Socorros Mutuos "Amantes del Progreso" de Valparaíso, el permiso requerido

para que pueda conservar la posesión de un bien raíz.

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

Con el 2.º comunica que ha aprobado un proyecto de ley sobre concesión de un suplemento de \$ 35,848 al ítem 1,247 de la partida 11. del Presupuesto de Justicia para pagos de libros y formularios del Registro Civil.

Pasó a la Comisión de Presupuestos.

Con el 3.º comunica que ha aprobado un proyecto de acuerdo sobre concesión a la Sociedad "Filarmónica de Iquique" del permiso necesario para conservar la posesión de un bien raíz.

Pasó a la Comisión de Legislación y Justicia.

Con el 4.º comunica que ha aprobado un proyecto de ley sobre autorización para adquirir la propiedad denominada "Quinta Bella" para instalar el Hospital Militar.

Pasó a la Comisión de Guerra y Marina.

Uno del señor Ministro del Interior con el cual remite una solicitud de la Municipalidad de Copiapó para que se le autorice para imponer un gravamen sobre el Matadero de esa ciudad.

Pasó a la Comisión de Gobierno y Elecciones.

Uno del señor Ministro de Hacienda en que pide la devolución de los antecedentes relacionados con la concesión hecha a don Luis Pellé.

Se acordó acceder a lo solicitado.

Con el asentimiento de la Sala, se acuerda devolver al Ministerio de Hacienda los antecedentes relacionados con la concesión de playa en Valparaíso, a don Luis Pellé, a que se refiere el oficio del señor Ministro, de que se ha dado cuenta.

Entrando a los incidentes, el Honorable Senador por Valparaíso, señor Rivera, formula indicación para que se exima del trámite de Comisión y se discuta sobre tabla, una solicitud de don Luis Araya Lagos, sobre permiso para

aceptar el cargo de Cónsul de la República del Paraguay, en Santiago.

Hace en seguida algunas observaciones llamando la atención a la conveniencia de despachar el proyecto sobre construcción del ferrocarril a Valparaíso por Casablanca; recomienda la importancia de esta línea y hace presente que hay una firma extranjera interesada en su construcción, sobre bases que no constituirían un gravamen para el Estado.

Formula indicación para agregar dicho proyecto a la tabla de las sesiones especiales.

El señor Echenique observa que el referido proyecto está pendiente del informe de la Comisión respectiva y si el Honorable Senador por Valparaíso da a su indicación el alcance de eximirlo del trámite de Comisión, manifiesta que, por su parte, no la acepta.

Usan también de la palabra sobre este mismo asunto los señores Gatica y Valenzuela.

El señor Echenique formula indicación para que se exima del trámite de Comisión el proyecto de ley remitido por la Cámara de Diputados sobre adquisición de una propiedad raíz para el Hospital Militar, y ruega también a la Mesa se sirva anunciarlo como asunto de fácil despacho para una sesión próxima.

El señor Rivera no insiste en la indicación que había formulado relativa al proyecto sobre construcción del ferrocarril por Casablanca y ruega a la Comisión respectiva tenga a bien evacuar su informe a la brevedad posible.

El señor Zañartu don Enrique, como Presidente de la Comisión de Ferrocarriles, expresa que tratará de satisfacer cuanto antes los deseos del Honorable Senador por Valparaíso.

El señor Barros llama la atención a la enorme alza que se ha producido en los fletes de los Ferrocarriles de numerosos artículos, muchos de ellos de primera necesidad; se refiere en especial al carbón y ruega al Consejo de Ferrocarriles tenga a bien tomar en cuenta las observaciones que ha formulado, y adoptar las medidas del caso.

El señor Alessandri don José Pedro aplaude la Pastoral del señor Arzobispo de Santiago, que se ha publicado en los diarios de hoy, y hace algunas observaciones sobre el particular.

Los Honorables Senadores señores Barros, Hüneus, Concha don Enrique y Zañartu don Enrique contestan al señor Alessandri.

El señor Zañartu don Héctor recomienda a la Comisión de Hacienda el pronto despacho del informe correspondiente acerca de una solicitud de la Municipalidad de Cauquenes, sobre au-

torización para contratar un empréstito, y ruega al señor Presidente anunciar este negocio como asunto de fácil despacho.

El señor Presidente contesta que lo hará cuando se dé cuenta del informe que, por lo que se ha dicho, está ya acordado.

El señor Garnham se adhiere en todas sus partes a las observaciones del señor Rivera, recomendando la construcción del ferrocarril a Valparaíso por Casablanca.

El señor Torrealba ruega al Honorable Senador tenga a bien acordar se dirija oficio al señor Ministro de Ferrocarriles, pidiéndole remita a esta Cámara todos los antecedentes relativos a la circular N.º 623 del Consejo de Ferrocarriles.

El señor Echenique ruega, también, al Senado, se sirva acordar dirigir oficio al señor Ministro de Hacienda, pidiéndole el envío de los antecedentes sobre la contratación del empréstito de nueve millones de dólares, indicando las condiciones en que se ha hecho el depósito de los fondos obtenidos y una liquidación completa del primer empréstito contratado.

El señor Zañartu don Enrique formula indicación para celebrar sesión especial el día de mañana Jueves, de 10 a 12 M., destinada a continuar el debate pendiente sobre el proyecto de reserva del cabotaje a las naves chilenas, en caso que la discusión no quedara terminada hoy. Se dan por terminados los incidentes.

Con el asentimiento de la Sala se acuerda dirigir, en la forma acostumbrada, los oficios solicitados por los señores Torrealba y Echenique.

La primera de las indicaciones del señor Rivera se da tácitamente por aprobada.

En igual forma se dan también por aprobadas la indicación del señor Echenique y la del señor Zañartu don Enrique.

Se suspende la sesión.

A segunda hora, en conformidad al acuerdo antes adoptado, se toma en consideración la solicitud de don Víctor Araya Lagos sobre permiso para aceptar el cargo de Cónsul de la República del Paraguay en Santiago.

Puesto en discusión general y particular el proyecto de acuerdo correspondiente, se da tácitamente por aprobado en los términos siguientes:

PROYECTO DE ACUERDO

"Artículo único. — Concédese a don Víctor Araya Lagos el permiso requerido por el N.º 4

del artículo 9.º de la Constitución, para que acepte el cargo de Cónsul de la República del Paraguay en Santiago”.

Entrando a la orden del día, se toma en consideración el oficio de la Cámara de Diputados, en que comunica que de las modificaciones introducidas por el Senado en el proyecto de ley que autoriza al Presidente de la República para contratar un empréstito, hasta por la cantidad de cien millones de pesos en billetes y de un millón quinientas mil libras esterlinas, ha tenido a bien desechar las que se refieren al artículo 3.º

Usa brevemente de la palabra el señor Ministro de Hacienda.

Cerrado el debate, se acuerda tácitamente no insistir en la aprobación de dichas modificaciones.

A petición del señor Ministro de Hacienda, se resuelve tramitar este asunto sin esperar la aprobación del acta.

Continúa en seguida la discusión del artículo 3.º del proyecto sobre reserva del cabotaje a las naves chilenas, que quedó pendiente en la sesión matinal de hoy.

El señor Zañartu don Enrique pone término a sus observaciones.

Usan en seguida de la palabra los señores Ochagavía, Valenzuela, Lyon y Yáñez.

El señor Ochagavía formula indicación para que se agregue al artículo en debate el siguiente inciso:

“Las naves que reúnan las condiciones señaladas en la presente ley para hacer el comercio de cabotaje, deberán hacer constar la posesión de dichas condiciones ante la Gobernación Marítima del puerto de su origen a inscribirse en un registro especial que se llevará por esa autoridad”.

El señor Valenzuela formula indicación para que se redacte el inciso 1.º de este artículo diciendo:

“Para los efectos de la presente ley, se reputará chilena la nave cuyo propietario sea chileno o extranjero radicado en el país y que tenga negocios o empresas industriales en ejercicio activo; que esté mandada por capitanes chilenos y por oficialidad y tripulación a lo menos en sus tres cuartas partes chilenas”.

El señor Lyon formula indicación para agregar en el inciso primero, después de las palabras, “...capitanes y oficialidad chilenos”, lo siguiente: “...o extranjeros domiciliados en Chile durante los cinco años anteriores a la promulgación de esta ley”.

Y sustituir en el inciso 2.º las palabras: “...las tres cuartas partes” por estas otras: “...la mayoría”.

Por haber llegado la hora, queda pendiente el debate y con la palabra el Honorable Senador por Valdivia.

Se levanta la sesión.

CUENTA

Se dió cuenta:

1.º Del siguiente oficio de la Honorable Cámara de Diputados:

Santiago, 21 de Diciembre de 1921.—La Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar las modificaciones introducidas por el H. Senado en el proyecto sobre construcción de obras portuarias, con excepción de las siguientes, respecto de las cuales ha adoptado los acuerdos que a continuación se detallan:

Artículo 1.º

Ha desechado la modificación que consiste en haber agregado al final del inciso 1.º de este artículo, lo siguiente: “... y construcción de un muelle y obras complementarias en Tomé y Pichilemu”.

De la modificación hecha en la parte final del inciso 2.º, después de las palabras “plazo de diez años”, se ha rechazado la nueva redacción dada a esta parte, aceptándose sólo la frase final agregada por el H. Senado, que dice así: “Estos ferrocarriles sólo podrán contratarse una vez contratadas las obras del puerto de Constitución”.

En consecuencia, el inciso 2.º del artículo 1.º quedaría en los términos siguientes:

“Se autoriza, asimismo, al Presidente de la República para contratar a 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 Parronal y la prolongación del ferrocarril de Hualañé a Constitución. Estos ferrocarriles sólo podrán contratarse una vez contratadas las obras del puerto de Constitución”.

Artículo 3.º

Ha sido desechada la modificación que consiste en haber agregado después del renglón: “Para la construcción de un muelle y de un muelle en Puerto Montt”, los siguientes:

“De cuarenta mil libras esterlinas (£40,000) para la construcción de un muelle y obras complementarias en Tomé”;

“De cuarenta mil libras esterlinas (£40,000) para la construcción de un muelle y obras complementarias en Pichilemu”;

Ha desechado, también, la modificación relativa a cambiar la redacción del inciso final como sigue:

“De doscientas mil libras esterlinas (£200 mil) para iniciar la construcción del ferrocarril de los Queñes a Curicó, del ferrocarril que una a Parronal con el ramal de San Fernando a Pichilemu y la prolongación del ferrocarril de Hualañé a Constitución”.

Artículo 4.º

Como consecuencia de los acuerdos anteriores, el monto del empréstito de que trata el inciso b) de este artículo se ha reducido a la su-

ma de siete millones quinientas sesenta mil libras esterlinas (f 7.560.000).

Lo que tengo la honra de poner en conocimiento de V. E. en contestación a vuestro oficio N.º 312, de fecha 6 del presente.

Acompaño los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. E.—**C. A. Ruiz.—Alejandro Errázuriz M.,** Secretario.

2.º De tres informes de Comisiones:

El primero, de la Comisión de Gobierno y Elecciones, dice:

Honorable Senado:

La Municipalidad de Rancagua, en sesión de 13 de Octubre del presente año, acordó aceptar la propuesta de alumbrado eléctrico para dicha ciudad, presentada por la Compañía General de Electricidad Industrial, y cuyas condiciones aparecen en los antecedentes de la solicitud materia de este informe.

Como en el contrato respectivo se estipula un plazo de cinco años, que naturalmente excede al período que resta a la Municipalidad en funciones, debe ser sometido a la aprobación del Senado, conforme a lo dispuesto en el inciso 4.º del artículo 56 (55) de la Ley Orgánica de Municipalidades.

La Comisión de Gobierno cree que no hay dificultad para aprobar este contrato y, en consecuencia, somete a vuestra consideración el siguiente

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.

Sala de la Comisión, a 22 de Diciembre de 1921.—**Pedro Deteller S. — Luis Garnham.—Arturo Lyon Peña.—Manuel Cerda M.,** Secretario.

El segundo, de la misma Comisión, recaído en el proyecto propuesto por el señor Senador don Juan Enrique Concha, que concede una pensión anual de \$ 1.440 a la viuda e hijos menores del ex-guardián de la cárcel de Peumo don Ernesto Trujillo.

Y el tercer informe, de la Comisión de Agricultura, Industria y Ferrocarriles, dice como sigue:

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Agricultura, Industria y Ferrocarriles ha estudiado el mensaje del Presidente de la República, sobre autorización a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para contratar una cuenta corriente por la suma de veinte millones de pesos, que se destinará a cancelar las cuentas pendientes del ejercicio financiero del año 1921.

La Comisión ha podido comprobar que la Empresa adeuda a diversas Compañías Carbo-

níferas y a firmas particulares por diversos suministros la suma de \$ 19.324.412.88, cantidad que hay urgencia en pagar para evitar los perjuicios que se irroga a los proveedores con el atraso en el pago de sus respectivos créditos.

Según se deja constancia en el mensaje de que nos ocupamos, la Empresa cree contar con recursos suficientes para cancelar totalmente en el plazo de tres años la suma de veinte millones de pesos a que asciende la autorización que se propone otorgarle.

Impuesta la Comisión del destino que se dará a los fondos solicitados, es de opinión que debe aprobarse el proyecto de que se viene ocupando.

En consecuencia, tenemos el honor de someter a vuestra consideración el siguiente

PROYECTO DE LEY:

Artículo único.—Autorízase a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para contratar en las instituciones de crédito nacional una cuenta corriente hasta por la suma de veinte millones de pesos, papel moneda, que destinará a cancelar las cuentas pendientes del ejercicio financiero del año 1921.

Sala de la Comisión, .. de Diciembre de 1921.—**Enrique Zañartu P.—Ramón Briones Luco.—Abraham Gatica S.—Arturo Lyon Peña.**

3.º Del siguiente oficio de la Comisión Especial encargada del estudio del proyecto sobre reorganización de los servicios públicos:

Santiago, 21 de Diciembre de 1921.—Tengo el honor de comunicar a V. E. que la Comisión Especial encargada del estudio del proyecto de ley sobre reorganización de los servicios públicos, ha procedido a constituirse designando como su Presidente al que suscribe.

Dios guarde a V. E.—**Guillermo Rivera.—M. Novoa,** secretario.

4.º Del siguiente oficio de la Caja de Crédito Hipotecario:

Santiago, 20 de Diciembre de 1921.—El 31 del presente termina el período de cuatro años por el cual la Honorable Cámara que V. E. preside nombró consejero propietario de la Caja de Crédito Hipotecario al señor don Ismael Tocornal, y consejero suplente al señor don Ventura Blanco.

En conformidad a lo dispuesto en el artículo 26º de la ley de 29 de Agosto de 1855, corresponde elegir para el período que principia el 1.º de Enero de 1922 un consejero propietario y otro suplente.

En cumplimiento de lo que dispone el inciso 2.º del artículo citado, remito adjunta una lista de los deudores a la Caja, que pagan mayor cantidad por dividendos y que tienen residencia más permanente en Santiago, previniendo que según la misma disposición, sólo es necesario que uno de los consejeros que se nombre sea deudor a la Caja.

Lo que pongo en conocimiento de V. E. a fin de que se sirva hacerlo presente a la Honorable Cámara.

Dios guarde a V. E.—L. Barros B.

ORDEN DE LA DISCUSION

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — El señor vice-Presidente hace indicación para que se dé lugar preferente en la orden del día al proyecto informado por la Comisión respectiva, sobre contratación de una cuenta corriente bancaria para los Ferrocarriles del Estado.

Pongo en discusión esta indicación.

El señor ZAÑARTU (Don Enrique). — ¿Para cuando sería la preferencia?

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Para la sesión de la tarde.

El señor ZAÑARTU (Don Enrique). — Siendo así, tengo inconveniente para aceptar la indicación.

Yo preferiría que el referido proyecto fuese tratado en el cuarto de hora de fácil despacho de la sesión de la tarde, en la inteligencia de que si no hubiese cuarto de hora yo haría indicación para tratarlo sobre tabla, a fin de no ocupar en discutirlo toda la orden del día de la indicada sesión, pues el debate podría envolver todo el problema ferroviario.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Yo he manifestado privadamente a los señores Senadores que tengo necesidad de retirarme, y como es reducido el número de miembros asistentes a la sesión y está con la palabra el Honorable Senador por Valdivia en la discusión del proyecto sobre Marina Mercante, talvez valdría la pena dedicar la presente sesión al proyecto a que se refiere la indicación del señor vice-Presidente, sin alterar la orden del día de la sesión de la tarde que está destinada, como se sabe, a aquel otro proyecto.

El señor ZAÑARTU (Don Enrique). — Por regla general, no soy partidario de que se modifique la tabla, y no me parece conveniente dar preferencia para tratar desde luego, un proyecto importante como es este, sin que siquiera se encuentre en la Sala el señor Ministro de Ferrocarriles para dar las explicaciones que se le pidan sobre el particular. Yo podría darlas, pero no soy el llamado a hacerlo.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Me he limitado a hacer esta insinuación porque, como digo, tendré que ausentarme en algunos minutos más. Habría deseado dar respuesta a las observaciones del Honorable Senador por Concepción, pero como está con la palabra el Honorable Senador por Valdivia en la discusión del proyecto sobre cabotaje no podría hacerlo desde luego, así es que me permito rogar al Senado que no cierre el debate en la presente sesión.

El señor BULNES. — No se cerrará de ninguna manera, porque yo también voy a usar de la palabra.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — En discusión la indicación formulada.

El señor ZAÑARTU (Don Enrique). — ¿Cuál sería la indicación?

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — La indicación sería para tratar en la sesión de la tarde el proyecto sobre contratación de una cuenta corriente bancaria para los Ferrocarriles del Estado.

El señor ZAÑARTU (Don Enrique). — El Honorable Senador por Malleco ha manifestado que desea terciar en la discusión del proyecto sobre reserva del cabotaje a la Marina Mercante nacional y, por mi parte, no tendría inconveniente para oír desde luego a Su Señoría. Pero si lo tendría para que se trate de otro asunto, para que se modifique la tabla.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Una indicación en ese sentido requeriría, señor Senador, los dos tercios de los votos de los Senadores presente y, por lo demás, aún no se ha formulado.

La indicación que he puesto en discusión es la formulada por el señor vice-Presidente para dar preferencia en la sesión de la tarde al proyecto sobre empréstito de los Ferrocarriles del Estado.

El señor ZAÑARTU (Don Enrique). — Pido que se vote, señor Presidente, esa indicación porque considero que para estos proyectos son los señores Ministros los que deben solicitar preferencia o una sesión especial.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Se votará, señor Senador.

Terminados los incidentes va a votarse la indicación.

El señor BULNES. — ¿Qué se vota, señor Presidente?

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — La indicación formulada por el Honorable señor Correa, en el sentido de acordar preferencia para la sesión de la tarde al proyecto sobre empréstito de los Ferrocarriles del Estado, que ya está informado por la Comisión respectiva.

La tabla de esta sesión la compone el proyecto sobre reserva del cabotaje a la Marina Mercante nacional, pues, como acabo de decirlo, no se ha formulado indicación para modificarla.

El señor BULNES. — Entonces yo formulo indicación en ese sentido.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Ya he dado por terminados los incidentes, de tal manera que para acoger la indicación de Su Señoría es necesaria la unanimidad.

El señor BULNES. — No había oído que Su Señoría declarara terminada la hora de los incidentes.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Ya lo había declarado, señor Senador.

El señor BULNES. — Por otra parte, estamos como en el aire, pues bastaría que uno solo de los señores Senadores presentes su ausentara, para que la sala quedara sin el quorum reglamentario.

El señor ZAÑARTU (Don Enrique). — De todos modos, tratando de éste o de otro pro-

yecto el Honorable Senador señor Claro Solar tendría que retirarse.

El señor BULNES. — ¿Por qué, señor Senador?

El señor ZANARTU (don Enrique). — Porque tiene causa y ha anunciado Su Señoría que en todo caso debe retirarse.

Además, en el caso actual podría procederse en el mismo sentido que ayer, esto es, cuando el señor Presidente se vió en la necesidad de cortar el desarrollo de las observaciones que venía haciendo, nos comprometimos a esperar lo y yo tomé la palabra y se avanzó mucho en el debate. El honorabe señor Yáñez podría continuar su discurso en otra sesión; hablarían hoy otros.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Está en votación la indicación formulada por el honorable señor Correa.

—Recogida la votación, fué aprobada por nueve votos contra cuatro.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Aprobada la indicación.

El señor ZANARTU (don Enrique). — Ya que hay acuerdo para no cerrar el debate y en vez de que se levante la sesión, voy a hacer algunas observaciones, señor Presidente, sobre las indicaciones formuladas en la sesión de ayer respecto del proyecto de marina mercante, y cuando llegué el señor Yáñez, me apresuraré a dejar a Su Señoría la palabra.

RESERVA DEL CABOTAJE

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Continúa el debate del artículo 3.º del proyecto sobre reserva del cabotaje a la marina mercante nacional.

Se va a dar cuenta de las modificaciones que en este artículo se han propuesto, a fin de que las tengan presentes los señores Senadores.

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 reúnan 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 señor ZANARTU (don Enrique). — Yo no pensaba entrar en este momento al debate, pero el hecho de haber quedado con la palabra desde la sesión anterior el señor Senador por Valdivia sin que haya concurrido aún a la presente —tal vez llegue pronto, porque me dicen que lo acaban de ver pasar por los pasillos del Congreso— y no usando de la palabra, entretanto, algún otro señor Senador, me mueve a referirme a algunas de las observaciones del señor Yáñez y a algunas de las indicaciones que se hicieron en la sesión anterior. Se ha hecho indicación para disminuir la proporción de chilenos en la tripulación, para que no sea de las tres cuartas partes, sino menor. Yo no votaré esta indicación, no por intemperancia, sino porque creo que actualmente existe personal suficiente para dotar a las naves de tripulación nacional. Esta es una razón obvia. La ley que organizó el servicio de la Armada confió a la Dirección del Territorio Marítimo el control de las tripulaciones, y por eso ha estado ella dictando reglamentos que tienden a que el personal de todas las naves mercantes nacionales sea chileno. Así es que en la actualidad ese personal debe ser chileno en su inmensa mayoría, superior a la proporción de los tres cuartos indicada en el proyecto. El obstáculo no existe, pues.

Todavía, hay razones distintas para suponer que no escaseará el personal. La condición impuesta, de que sea chilena la tripulación de las naves, no va en beneficio de los armadores, antes por el contrario, es un tropiezo para ellos; y como es sabido que este proyecto viene impulsado principalmente por los propios armadores, es de suponer que hay personal chileno suficiente para todos los buques mercantes. Si los armadores, que son los que mejor conocen ese personal, no encuentran que la condición del proyecto sea inconveniente, no sé por qué la hemos de considerar así nosotros que en esta materia no tenemos experiencia y sólo procedemos por informaciones.

El Honorable Senador por Valdivia, en el discurso que pronunció ayer, hizo también esta objeción, dijo: no solamente hemos reservado el cabotaje para los barcos nacionales, tarea de por sí pesada para ser satisfecha sin tropiezo en los momentos actuales, sino que vamos a poner el inconveniente del personal. La refutación de esta objeción ya está hecha: hay personal más que suficiente cuando los mismos interesados no piden la supresión de este artículo, ni siquiera su modificación.

Y si esto ocurriera, si esta medida produje-

ra inconvenientes, la ley vigente se encargaría de salvar la dificultad.

Me refiero a la ley que organizó los servicios de la Armada, que confió a la Dirección del Territorio Marítimo la misión de seleccionar el personal que ha de formar la tripulación de las naves de la Marina Mercante nacional. Y me parece que debemos reforzar esa disposición legal que en la práctica ha dado muy buenos frutos.

Todas las naciones tienden a reservar para sus hijos estas profesiones, que son, por cierto, más nobles que la de peón, en los campos o la de gañán limpiador de acequias, en las ciudades. No hay que olvidar que se trata de profesiones o empleos que dignifican al que los desempeña, que levantan el espíritu y que permiten ganarse la vida con más holgura que muchos otros.

El señor BULNES. — ¿Me permite una interrupción, Su Señoría?

El señor ZANARTU (Don Enrique). — Con mucho gusto, Honorable Senador.

El señor BULNES. — Me atrevo a proponer al Honorable Senador por Concepción que acordemos levantar la sesión y prorrogar por tres cuartos de hora la sesión de la tarde, a fin de continuar discutiendo este asunto.

El señor ZANARTU (Don Enrique). — Excúseme Su Señoría que no acepte la proposición que me hace.

El señor BULNES. — He hecho esta insinuación a Su Señoría porque en este momento hay en la sala el número exacto de Senadores para formar quorum, y algunos de nosotros tenemos que atender ciertos asuntos fuera de aquí, de manera que bastaría que uno solo se retirase para que hubiera que levantar la sesión.

Por otra parte, la verdad es que aquí se está empatando el tiempo.

El señor ZANARTU (Don Enrique). — Siento mucho que el Honorable Senador por Malleco no considere útil que siga desarrollando mis observaciones, pero me lo explico, pensando que Su Señoría no ha asistido a las sesiones en que se ha discutido este proyecto, de manera que no ha podido apreciar el alcance de las observaciones que formulo.

Cuando me interrumpió Su Señoría me ocupaba en contestar observaciones formuladas por algunos de mis Honorables colegas, y entre tanto el Honorable Senador cree que estoy empatando el tiempo. Yo no me ocupo de empatar el tiempo; creo que debo luchar hasta donde me sea posible en defensa de mis ideas, aunque no consiga hacerlas triunfar.

Por mi parte soy muy respetuoso para con el Honorable Senador por Malleco, pero creo que Su Señoría no ha sido igualmente respetuoso respecto del que habla, cuando sin haber asistido a las sesiones en que se ha discutido este proyecto, sin estar impuesto del interesante debate que ha tenido lugar acerca de él, sin oír porque Su Señoría ha estado conversando, me interrumpa para decirme que estoy empatando el tiempo.

— El señor BULNES. — Permítame el Honorable Senador decir breves palabras.

Al hacer la proposición que hace un momento hice a Su Señoría no he creído faltar a la cortesía que mutuamente nos debemos y que guardo siempre al señor Senador.

Creo que nuestro deber es influir en la medida de la intelectualidad de cada uno a la mejor comprensión de nuestras ideas por parte de los demás Senadores, a fin de que se haga lo que creemos justo y bueno, sin tratar de imponer nuestras opiniones, pues no basta que se repita una cosa hasta el cansancio para producir el convencimiento en los miembros del Senado.

Repito que no he querido ofender a Su Señoría al hacerle la insinuación que le hice. Somos doce Senadores los que estamos en la sala en este momento, de modo que, si uno solo se retira, no podrá continuar la sesión. Además, algunos tenemos necesidad de ausentarnos. En estas condiciones me permití proponer a Su Señoría que levantáramos la sesión, acordando prorrogar por tres cuartos de hora la sesión de la tarde, a fin de continuar discutiendo este asunto. ¿Hay algo de ofensivo en esto?

El señor ZANARTU (Don Enrique). — El movimiento se prueba andando. El Honorable Senador por Malleco dice que no falta a la consideración que debe a sus colegas; sin embargo, acaba de faltar a esa consideración respecto al Senador que habla, interrumpiéndolo para decirle una inconveniencia.

El señor BULNES. — No he querido ofender a Su Señoría. Yo no ofendo jamás escondiéndola la mano. Repito que no he tenido intención de ofender al señor Senador.

El señor CORREA (Presidente). — La Mesa tampoco ha estimado ofensivas las palabras del Honorable Senador por Malleco.

El señor ZANARTU (Don Enrique). — Agradezco mucho al Honorable Senador la forma franca en que explica sus palabras, porque de ellas, en realidad, se desprende una falta de cortesía con el que habla. No puede menos de estimarse como ofensa decirle a un Senador que está empatando el tiempo.

Las indicaciones a que me he referido fueron formuladas en la sesión de ayer en la tarde, por el Honorable Sr. Lyon y por el Honorable Senador por Santiago, señor Valenzuela, así es que, al hablar respecto de ellas, me parece que no se puede estar repitiendo ideas.

Decía, señor Presidente, que si existe personal para nuestra Marina Mercante en suficiente número, no habrá ventaja en disminuir la proporción establecida en la ley, privando a los conacionales de esta profesión elevada que dignifica al hombre. Es cosa sabida que las personas que viajan se educan y aprenden, así es que hay una gran ventaja en asegurar a un número considerable de chilenos el que pueda recorrer los mares.

Todavía hay un punto que no ha sido tratado y que es de mucha importancia. La tripula-

ción de un buque debe ser nacional, por una razón que es obvia.

En caso de una guerra exterior, como la que acabamos de presenciar, aunque el país no tenga participación en ella, es natural que los extranjeros que pertenezcan a las tripulaciones de nuestros barcos mercantes, partan a tomar las armas en sus respectivos países con lo que esos buques pueden quedar en un momento dado con sus tripulaciones incompletas, lo que es de evidente conveniencia evitar.

Otra situación que puede presentarse, y no se me dirá que esto es repetir observaciones ya hechas por cuanto no se ha hablado sobre este punto, es la de que cuando nuestro propio país se encuentre en guerra, en cuyo caso los buques mercantes pasan a formar la reserva de la Marina de guerra y sirven para transportar tropas, cañones, caballos, etc., de un punto a otro de la República, la tripulación de sus buques debe ser chilena. Como muy bien comprenden mis honorables colegas, más fácil es encontrar un espía y un traidor entre los extranjeros que entre los chilenos.

Creo que estas razones, agregadas a la de que hay absoluta certeza de encontrar entre nuestros connacionales el elemento suficiente para la tripulación de las naves mercantes, habrán de pesar en el ánimo de mis honorables colegas para rechazar la indicación formulada por el Honorable Senador por Aconcagua.

Por otra parte, el Honorable Senador por Chiloé hizo indicación para que se abrieran registros navales a fin de inscribir los barcos mercantes nacionales. En el momento en que Su Señoría hacía esa observación, yo me permití interrumpirle para manifestar a Su Señoría que actualmente existe ese registro, aunque por tratarse de una interrupción no pude ser más explícito, dejé perfectamente sentado el hecho.

En realidad, señor Presidente, la Dirección del Territorio Marítimo lleva un registro minucioso de todas las naves y esa repartición desempeña las funciones de una notaría de Marina, pues lleva una anotación completa de las características de cada nave y demás detalles que son de interés. Por estas consideraciones, creo que la indicación formulada por el Honorable Senador por Chiloé no tiene objeto.

Voy a entrar a un punto a que atribuyo mucha importancia.

El Honorable Senador por Valdivia y otros señores Senadores han hablado de la ventaja que hay en que no se exija una proporción muy considerable de capital nacional en una empresa naviera a fin de considerarla como empresa nacional o que no haya condiciones a este respecto. Han manifestado Sus Señorías que en lugar de exigir los dos tercios del capital se exija solamente la mitad más uno o no se exija nada, como creo que es el pensamiento del honorable señor Yáñez.

Y aquí voy a hacer una breve observación. Estamos discutiendo una ley que tiene por objeto reservar el cabotaje a la Marina Mercante Nacional; ahora bien, si autorizamos por medio

de ella para hacer este comercio, no sólo a la Marina Mercante cuyo capital sea chileno, sino también a la Marina Mercante cuyo capital sea extranjero, ¿a qué queda reducida la ley? ¿Sería esta una ley que realmente reservara el cabotaje a la Marina Nacional? Es evidente que no. Y en tal caso, pregunto: ¿Para qué la discutimos? Si después de aprobar varios artículos que tienden a ese objetivo, en una disposición artera de dos renglones echamos por tierra todo el fin que se persigue ¿para qué nos damos el trabajo de dictar la ley? Acaso por el placer de engañar a la opinión pública que la reclama.

De manera que si no ha de aprobarse el artículo en debate en la forma en que está en el proyecto— una pequeña modificación podría tal vez ser aceptable— mejor sería no dictar ley alguna sobre esta materia.

Con la supresión del artículo 3.º se trataría simplemente de dar satisfacción al ambiente que predomina en la actualidad en todos los países del mundo, de proteger a la Marina Mercante Nacional, pero nosotros la creamos en forma teórica, para agregar en seguida una disposición que anule por completo los efectos de la ley misma, a fin de quedarnos con la portada únicamente del principio que hoy defienden y sustentan todas las naciones del orbe, pero en realidad amparando los intereses particulares de las grandes empresas navieras extranjeras.

¿Qué adelantariamos si una vez dictada esta ley la Compañía Inglesa de vapores, la Compañía Kosmos, la Italiana y cualquiera otra pudieran continuar haciendo el comercio de cabotaje en nuestras costas?

Podrá gastarse toda la elocuencia imaginable, haciendo hermosos períodos y sonoras frases para hablar del régimen de libertad que ha hecho la grandeza del país; pero no se podrá desvirtuar la realidad de las cosas ni hacer creer que, autorizando a los extranjeros para continuar haciendo el comercio de cabotaje, quedará éste reservado a la Marina Mercante Nacional.

Por lo demás, es evidente que en esta materia hemos de atenernos a la voluntad que el Senado ha manifestado ya.

Se me trata de empecinado, se dice que insisto en una idea y vuelvo sobre ella. Esto no es exacto, al contrario, quienes insisten en sus ideas son precisamente los que opinan en contra de la ley, que discutimos. Mis honorables colegas saben perfectamente bien que al hablar el señor Presidente del Senado sobre el artículo 1.º de este proyecto, hizo una indicación que significa la nulidad del artículo 3.º. Entonces se discutió aquí detenidamente esa indicación, y fué rechazada. Hoy vuelve a darse la batalla en el artículo 3.º, pregunto entonces: ¿quiénes son los que insisten? Sus Señorías que pretenden desconocer una resolución anterior del Senado.

Tan evidentes me parecen las razones que he expuesto, que por más que los magos de la palabra puedan conseguir en un momento ofuscar las opiniones, no van a lograr al fin lo que desear. Vemos que todos los países, como se indicó en sesión pasada, defienden su Marina Mer-

cante Nacional, figurando entre ellos el nuestro en los principios de su vida independiente. Ya cité la ley, que lleva la firma del Presidente Prieto y del Ministro Rengifo, que en su artículo 4.º dice que "se reserva a la Marina Mercante Nacional el cabotaje de las costas". Tal ley fué dictada en aquel tiempo en que se ha creído que gracias a la libertad el país pudo surgir, en ese tiempo, en que se supone que los estadistas creían que la única misión del Estado era la ley del Estado policial, y sin embargo, ya entonces, completando aquella ley por otra que lleva la firma del Presidente Prieto y del Ministro Portales, se reservó a los nacionales el cabotaje de las costas, estipulándose condiciones idénticas a las que consulta ese proyecto. En realidad, no hemos inventado nada nuevo: hemos tomado los artículos de la ley del año 36 y los de la ley del año 37, para establecer lo que debe entenderse por naves nacionales.

El señor BULNES. — Me retiro ahora de la Sala porque veo que siempre queda número para formar quorum. No lo había hecho antes para que no se frustrara la sesión, lo que habría podido ser tomado a mal por Su Señoría.

El señor ZANARTU (don Enrique).—Agradezco su deferencia al Honorable Senador.

Hay, entonces, en contra de las observaciones que se hacen para impugnar el artículo 3.º del proyecto, primero el sentido común que nos dice que si queremos hacer una ley de reserva del cabotaje para la Marina Mercante Nacional, no podemos al mismo tiempo hacerlo para la Marina extranjera; que esto es un absurdo, que son términos contradictorios que se pretende igualarlos con argumentos abogadiles que, en un momento dado, pueden perturbar el criterio, pero que no tienen ningún fondo. Y hay después la razón de que la Marina Mercante Nacional fué protegida ya por nuestra legislación en otro tiempo.

Con respecto al resultado de esa protección he hablado en sesiones pasadas. Gracias a esa protección llegó a subir el tonelaje de la Marina Mercante Nacional, a 66 mil toneladas, suma considerable para su época; porque tuvimos una gran marina fué por lo que el pabellón chileno corría los mares de todo el mundo. Fuimos entonces un país comercial; las principales familias chilenas, los hombres más distinguidos se habían dedicado al comercio del país; pero vino la guerra con España y acabó con esta marina. Sin embargo, este ensayo está probando que hemos sido retardatarios al no despachar la ley de cabotaje hace ya mucho tiempo.

Suprimir, señor Presidente, el artículo 3.º del proyecto, o modificarlo en forma substancial, me parece una forma encubierta, una forma que no puede aceptarse entre personas que se estiman, de destruir los efectos de esta ley; es exhibirnos ante el mundo como queriendo hacer lo que hacen todas las naciones, al mismo tiempo que contemporizar con el capital extranjero. Se

quiere poner de acuerdo dos cosas en contrapunto: las utilidades de las compañías navieras extranjeras con el interés nacional de tener una Marina Mercante propia, y como es imposible establecer en una misma ley dos ideas contradictorias, resulta que se anulan los efectos de la ley.

Era para decir esto que había pedido la palabra y también para decir en forma muy alta que, lamentando que el Honorable Senador por Valdivia que estaba con la palabra en la sesión anterior, que sabía que había sesión para tratar de la Marina Mercante y quien acaba de pasar por los pasillos, sabiendo que hay sesión y que está con la palabra, lo repito y que debemos suponer informado de que este debate va a quedar suspendido porque él no entra a la Sala, no venga a continuar su discurso, lamentando esta circunstancia, lo digo una vez más, no me opongo a que el Senado tome la resolución que le parezca más conveniente.

No deseo que mis Honorables colegas falten a la deferencia que tienen con sus demás colegas, a pesar de que esta deferencia es a veces contraria al interés nacional. Creo oportuno manifestar que tenía ayer que ausentarme de Santiago por negocios particulares, pero me quedé, postergué mis quehaceres, pues no se me hubiera ocurrido jamás que la situación personal mía pudiera influir en el ánimo del Honorable Senador para suspender el debate o para ponerle término. Yo, sin embargo, he accedido con mucho gusto a que el señor Presidente, en cumplimiento también de una obligación personal, quedara con la palabra para la sesión de la tarde, que no se cerrara el debate, a pesar de que, conforme al Reglamento, tenía derecho para pedir que el debate se cerrara; pero, quiero hacer presente que estas deferencias, cuando van en contra del país, son también contrarias al cumplimiento de nuestros deberes, que debemos mirar antes de todo. Estas deferencias no son ya cuestiones de caballerosidad sino una perturbación de todo el funcionamiento de esta Alta Cámara.

El señor ERRAZURIZ (don Ladislao). — Los Senadores que nos permitimos rogar que se aplazara el debate hasta que el Honorable Senador por Valdivia pudiera continuar su discurso, no lo hicimos pretendiendo hacer primar una consideración de carácter personal, por muy respetable que sea, sobre las consideraciones de orden público. Estimamos que el criterio nuestro, por más que lo juzguemos el más acertado, está contrapuesto a veces con el de los Honorables colegas, que también representan la opinión pública y que, en consecuencia, se sirve mejor el interés general procurando conocer las opiniones de todos, aunque sean contrarias a las nuestras, que acelerando el debate con perjuicio de la debida dilucidación de la materia.

El señor ZANARTU (don Enrique). — A mí me gusta dejar perfectamente en claro esta cuestión, porque siempre me he tenido por hombre

educado; pero desde que llegué a este asiento, he empezado a dudar de si efectivamente soy persona culta, pues se guarda en el Senado una deferencia tan extraordinaria, que yo no acepto, porque en el hecho, dígame lo que se quiera, va en contra de los intereses nacionales.

Cuando habló en la sesión de ayer el Honorable Senador por Valdivia, cuyas opiniones respeto, lo oí con la atracción que produce a los latinos el talento de un orador extraordinario; pero el señor Senador debió concurrir a esta sesión a continuar desarrollando sus observaciones y a exponer las conclusiones a que arribaba.

No me convencieron esas observaciones; pero sentí la sugestión que todos sienten cuando está hablando una persona de gran talento. El Senador por Valdivia, lo repito, sabía que estaba con la palabra, y que hoy había sesión, porque la indicación la formulé estando presente el señor Senador. Sin embargo, el Honorable Senador, no concurrió a la sesión de hoy del Senado, sino únicamente hasta los pasillos, y me parece que si se nos exige que guardemos deferencia a Su Señoría, debió haber tenido, por lo menos, la cortesía, para con sus demás colegas, de entrar a la sala del Senado y decirnos que no había traído sus apuntes, y que lo esperaríamos para que se conozcan todas las opiniones. Pero como no he visto nada de esto, en la forma de proceder del Honorable Senador por Valdivia, lamento la deferencia que se guarda, porque ella representa una corruptela parlamentaria, que en un cuerpo como el Senado, no debiera tener lugar.

Esta exquisita deferencia que se guarda a los señores Senadores que tienen alguna diligencia que hacer, o porque se encuentran imposibilitados para concurrir a algunas sesiones, es la causa de que estemos postergando indefinidamente la discusión de leyes de sumo interés para el país. Así, por ejemplo, la aprobación de la actual ley sobre Marina Mercante Nacional, sufrió una discusión de veinticuatro años, debida a la deferencia que se guardaba esperando la concurrencia a sesiones de algunos señores Senadores que deseaban terciar en ese debate. El proyecto sobre cheques, que fué aprobado últimamente por el Senado, se discutió durante ocho años por la misma razón, y así sucede con la discusión de todos los proyectos fundamentales, que más sirven para sustraer al país la situación en que se encuentra.

En el Senado se ha hablado muchas veces de la buena estrella que tenemos, sin fijarnos seguramente que el cambio lo tenemos a seis, o menos de seis peniques; que los obreros desocupados andan como parias; que nuestros connacionales se mueren en cantidades inmensas debido a las epidemias de viruela y de tífus exantemático; que actualmente se pasea de un extremo a otro del país la bandera roja de la revuelta; que en todas partes se publican propagandas subversivas y en las cuales se dice que muy luego tendremos establecido el Gobierno de los soviets;

etc. Nuestra vieja buena estrella se nubla, y se nubla por la incapacidad de nuestros gobernantes para dirigir los destinos de la República.

El señor OCHAGAVIA. — El Honorable Senador por Concepción ha hecho notar que ya existe un registro de naves, por lo que sería inútil la indicación que me permití formular en la sesión de ayer para establecer en esta ley que las naves nacionales, que reunan las condiciones exigidas para hacer el cabotaje, deberán inscribirse en un registro especial.

Tratándose de crear un privilegio, me ha parecido conveniente establecer este registro en forma obligatoria, para saber qué naves cuentan con las condiciones que se enumeran en la ley; de otra manera no se sabrá a punto fijo cuáles son las que tendrán derecho a gozar de los privilegios establecidos.

Insisto, pues, en la indicación que he formulado.

El señor ZANARTU (don Enrique). — Yo aceptaría que se les impusiese la obligación de inscribirse en el Territorio Marítimo.

El señor LYON. — Voy a referirme a las observaciones que ha formulado el Honorable Senador por Concepción, respecto de la indicación que hice en la sesión de ayer.

Tengo la convicción de que el personal chileno no será suficiente para atender todo el servicio que tendrá que desarrollar la Marina Mercante Nacional, si se le reserva exclusivamente el comercio de cabotaje. Para hacer esta apreciación me fundo en lo que dije ayer y, además, en otros datos que sacó del folleto de la Liga Marítima. En efecto, he visto en él que actualmente hay en Chile, 85 capitanes extranjeros, y es de suponer que todas estas personas no están sin empleo, sino que dirigen buques de cabotaje. Como el tráfico de esos buques no disminuirá con la nueva ley, sino que, por lo contrario, es de esperar que aumentará, si excluimos a esos 85 capitanes extranjeros, será necesario reemplazarlos por alguien, y, seguramente, no habrá suficientes capitanes chilenos para que ocupen el lugar que dejen aquéllos. Me parece que verdaderamente será una imprudencia eliminar a esos capitanes.

Según la indicación que he formulado, podrán servir en naves de cabotajes los capitanes que estén domiciliados en el país más de cinco años de la promulgación de esta ley. De esta manera, dentro de un plazo más o menos corto, se irán eliminando los extranjeros, y sólo quedará oficialidad chilena.

Digo esto con referencia a las observaciones formuladas por el Honorable señor Zanartu, respecto de la indicación que he tenido el honor de formular.

En cuanto a las observaciones de carácter general formuladas por el mismo señor Senador, las encuentro perfectamente fundadas. Yo comprendo que no se acepte la idea de reservar el comercio a la Marina Mercante Nacional. Comprendo que se sea enemigo de la reserva del cabotaje. Pero no comprendo que, aprobada esta

ley, no se permita que el cabotaje se haga por naves de compañías extranjeras con bandera nacional. Se me ocurre que la situación de estas naves se asemeja a la situación de aquellos hijos de extranjeros, nacidos en Chile, pero que están radicados en el extranjero y que no han venido nunca a nuestro país desde que tienen uso de razón, y a los cuales, sin embargo, nuestra legislación considera chilenos por el simple hecho de haber nacido en Chile. Lo mismo le ocurre a esas naves. No tendrán nada de chileno, fuera del pabellón que lleven en el palo mayor.

Una marina mercante en estas condiciones no me satisface en absoluto, ni llena los propósitos que se han perseguido al reservar el cabotaje a los buques nacionales.

En efecto, creo que se ha pretendido conseguir por medio de esta ley, entre otros propósitos, los siguientes:

- 1.º Prestar ayuda, en caso de conflicto internacional, a nuestra Marina de Guerra;
- 2.º Formar reservas navales con un personal preparado y práctico;
- 3.º Aumentar nuestra influencia comercial en la costa del Pacífico;
- 4.º Ayudar a las industrias que viven del comercio marítimo;

5.º Mantener o conservar en el país las rentas que provienen del capital invertido en el comercio marítimo y que ascienden a más de doscientos millones de pesos.

Pues bien, si permitimos que naves extranjeras hagan el cabotaje en nuestra costa, no vamos a conseguir ninguno de estos propósitos. Desde luego, en lo que se refiere a la ayuda a la Marina de Guerra, en caso de un conflicto, es indudable que si las naves que van a formar nuestra flota de cabotaje pertenecen a compañías extranjeras, éstas harán lo posible para eludir esa obligación, y yo me permitiría dudar de que no lo consiguieran en alguna forma.

En cuanto al propósito de formar un personal que pueda ayudar a nuestra Marina de Guerra en un caso dado, si dejamos que sigan indefinidamente los oficiales y capitanes extranjeros al mando de nuestras naves, no vamos a conseguir formar ese personal, pues si las compañías siguen siendo extranjeras, no tendrán interés en tomar oficiales chilenos, sino de sus respectiva nacionalidad.

En lo que respecta a la influencia que podría ejercer una numerosa marina chilena en los países del litoral del Pacífico, es necesario observar que si las compañías pertenecen a extranjeros, no tendrán interés por favorecer con medidas especiales nuestro comercio ni por dar facilidades a la carga chilena y, ante todo, consultarán las conveniencias de su negocio.

Por fin, si se admite en el comercio de cabotaje a compañías extranjeras, es indudable que la renta que produzcan sus capitales irá al extranjero; por lo menos, será mucho más probable que esto ocurra que en el caso que se reserve el cabotaje a propietarios o a compañías nacionales. Y como casi todos los extranjeros vienen

a nuestro país, no a radicarse en él, sino con la intención de volver a su patria una vez hecha su fortuna o terminadas sus actividades en el país, es seguro que cuando se vayan liquiden sus negocios y se lleven sus capitales. En cambio, es indudable que, manteniendo en manos de chilenos el derecho de hacer el cabotaje en nuestras costas, los capitales y el interés que éstos producen, quedarán en el país; por lo menos, es esto mucho más probable que en el otro caso, y estos dineros irán a fomentar nuestra agricultura o nuestras industrias, es decir, a crear otras riquezas.

Considero, sin embargo, que no es conveniente extremar demasiado esta situación y que sería necesario permitir a los capitales extranjeros que, en unión con los nuestros, pudieran fomentar el desarrollo de nuestra Marina Mercante. Temo que si dejamos este desarrollo entregado a la capacidad económica de nuestro país, no obtengamos los resultados que todos esperamos de esta ley.

Es necesario dejar la puerta abierta para que los capitales extranjeros vengan en ayuda de los capitales chilenos, y por eso había formulado indicación en el sentido de permitir que se consideraran como naves chilenas aquellas que pertenezcan a compañías en que la mayoría del capital fuera nacional; así podríamos conservar todas las ventajas que la ley persigue, y, por otra parte, dejaríamos en libertad al capital extranjero para venir en ayuda del nuestro.

El señor VALENZUELA. — A propósito de las observaciones que ha formulado el Honorable Senador por Concepción, respecto de las indicaciones que se han propuesto en la sesión de ayer, entre las cuales hay una formulada por mí, deseo hacer una aclaración con respecto a las ideas que me indujeron a presentarla.

Yo me referí a la conveniencia que habría de darle alguna participación al personal extranjero en la tripulación de los buques; y al pensar de esta manera me guiaba sobre todo el propósito de no coartar la libertad de comercio.

Yo estimo que toda persona que emprende un negocio, de cualquiera naturaleza que sea, debe tener el derecho de elegir libremente su personal de empleados, y en esta situación pueden considerarse incluidos los dueños de buques. Sin embargo, reservándose el cabotaje para la Marina Mercante Nacional, he aceptado que se exija la nacionalidad chilena respecto de los capitanes que tienen el mando de estas naves. Pero, no hay inconveniente, a mi juicio, para admitir cierta proporción de extranjeros en el personal secundario.

Prohibir en absoluto que se admita a un extranjero en la oficialidad de una nave, lo considero tan extraño como si se me obligase a no tener en mi oficina ningún empleado de otra nacionalidad.

Esto no me parece natural, no me parece justo. Por eso admito una proporción de extranjeros en la oficialidad y tripulación, dejando a los

dueños de naves una relativa libertad, que puede serles necesaria en algunos casos de dificultad que se les presenten.

Supongamos, por ejemplo, que un naviero, cuyo buque va a zarpar, se encuentra con que el ingeniero, que es chileno, por cualquier causa, se niega a partir en esa carrera. Pues bien, si no se acepta mi proposición u otra semejante, estaría obligado a reemplazar a ese ingeniero con otro que también fuera chileno.

¿Y si no lo encuentra a mano?

Se trata de empleados que deben poseer conocimientos técnicos; puede haber escasez o falta de ellos entre los nacionales, y no se ve la razón para impedir al empresario ocurrir a los servicios de un extranjero, dentro de cierto límite, hasta la cuarta parte del personal secundario de la nave, que es lo que se propone en mi indicación. Yo no acepto la idea de que todo el personal de los buques, deba ser chileno; límite esta exigencia para el capitán y para las tres cuartas partes de la oficialidad y tripulación.

Insisto en la conveniencia que hay en que se pueda dar colocación a una proporción de extranjeros, que límite a la cuarta parte. Esto no perjudica a nadie, y tiene ventajas para los armadores y para el interés general del país; dejemos, pues esa relativa libertad.

Si yo soy dueño de un buque y no deseo tomar personal extranjero, no lo contrato, y tomo todo el personal chileno; pero permítaseme que tome algunos empleados extranjeros para salvar la dificultad si no encuentro bastantes nacionales bien preparados para estos servicios especiales en un momento dado.

Ahora, por lo que respecta a la participación que puedan tener los extranjeros en la adquisición de naves para nuestra Marina mercante, creo también que en justicia no podemos eliminarlos en absoluto.

En la sesión de ayer, hablándose de las empresas extranjeras que hacen el cabotaje de nuestras cosas, se mencionó la firma de González, Soffia y Cía., que es española.

El señor ZANARTU (don Enrique). — Permítame una interrupción el señor Senador a este respecto.

Acabo de recibir una comunicación de una

persona que me escribe a nombre de la casa González Soffia y Cía., para protestar de que en el Senado se la tengo por Compañía extranjera. Esta firma es chilena y está interesada en el pronto despacho del proyecto que reserva el cabotaje a la Marina mercante nacional, como medio de salvación para ésta y otras Compañías que se hallan en su caso. En la misma situación se encuentra, por ejemplo, la firma de los señores Braun y Blanchard, propietaria de una empresa naviera que es chilena, a pesar del apellido extranjero de las personas que figuran en la razón social.

El señor VALENZUELA. — Yo conozco personalmente al señor don Manuel González, que entiendo es uno de los socios principales de la firma González Soffia, y me consta que es español.

El señor ZANARTU (don Enrique). — Como ayer se hiciera en esta Sala una observación análoga a la que ahora formula Su Señoría, la misma Compañía me ha rogado que haga presente que no se trata de una Compañía extranjera. Si ella no conoce su situación, no sé quién podrá conocerla.

El señor VALENZUELA. — Puede ser chilena la Compañía; pero eso no impide que formen parte de ella uno o más socios extranjeros, que sean dueños de la mitad o la mayor parte del capital.

Y si vamos a establecer que las sociedades navieras, para ser consideradas como chilenas, deberán pertenecer en su mayor parte a chilenos, temo que la firma aludida no tenga cabida en ese carácter.

El señor GARNHAM. — La situación de una Sociedad está claramente establecida por las leyes. Conforme a éstas, la sociedad es una persona jurídica, distintas de los socios individualmente considerados. La Sociedad constituida en Chile, conforme a nuestras leyes, es chilena, aun cuando los socios puedan ser extranjeros.

El señor CORREA (Presidente). — Como ha llegado la hora, se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión.

Antonio Orrego Barros,
Jefe de la Redacción.