

Sesión 14.^a ordinaria en 5 de julio de 1916

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CHARME

Sumario

Se elije Mesa Directiva.—Continúa la discusión del proyecto de contribucion de tonelaje.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa la discusión del mismo proyecto.—Se constituye la Sala en sesion secreta para considerar algunos mensajes sobre ascensos en la Armada.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Aldunate Solar Carlos	Montenegro Pedro N.
Alessandri Arturo	Ochagavia Silvestre
Barros E Alfredo	Ovalle Abraham
Bascuñan S. M. A.	Reyes Vicente
Besa Arturo	Salinas Manuel
Bruna Augusto	Tocornal Ismael
Claro Solar Luis	Urrutia Miguel
Echenique Joaquin	Urrejola Gonzalo
García de la H. Pedro	Valdes Valdes Ismael
Gatica Abraham	Valderrama José M.
Lazcano Fernando	Varas Antonio
Letelier Silva Pedro	Walker M. Joaquin
Mac Iver Enrique	Yáñez Eliodoro

Eleccion de Mesa Directiva

El señor **Charme** (Presidente).—Se va a proceder a la eleccion de Mesa Directiva.

La votacion dió el siguiente resultado:

PARA PRESIDENTE

Por el señor Charme.....	16 votos
Por el señor Valdes Valdes....	1 »
	—
Total.....	17 votos

PARA VICE-PRESIDENTE

Por el señor Letelier.....	16 votos
Por el señor Montenegro.....	1 »
	—
Total.....	17 votos

El señor **Charme** (Presidente).—Queda reelejida la Mesa actual.

Preferencia

El señor **Echenique**.—Rogaría al señor Presidente que se sirviera anunciar para la primera hora de la sesion del lunes de la semana entrante el informe de que se ha dado cuenta hoy, referente al alumbrado eléctrico de la ciudad de Parral.

El señor **Charme** (Presidente).—Si no hai inconveniente quedará anunciado este asunto para la sesion próxima, antes de los incidentes.

Acerdado.

Ofrezco la palabra.

Terminados los incidentes.

Contribucion de tonelaje

El señor **Charme** (Presidente).—Entrando a la órden del dia, continúa la discusión jeneral del proyecto sobre impuesto de tonelaje. Puede continuar usando de la palabra el señor Senador por Atacama.

El señor **Mac Iver**.—Decia ayer, señor Presidente, que aparte del alza natural de los fletes como consecuencia de la proscripcion de algunos de los elementos que hoy sirven en la navegacion de nuestra costa, esta situacion podrá agravarse por otras circunstancias que pueden mantener i aun aumentar esta alza. I a este respecto recordaba el carácter especial

de algunos productos que se trasportan del sur al norte, que son de poco valor con relacion a su volúmen.

A esto puedo agregar la consideracion de que todos nuestros trasportes, aun los marítimos, están léjos de ser baratos. Con relacion a esto, puedo recordar al Senado un hecho muy sujestivo que ocurrió hace tiempo, en época normal, no en momentos de anomalia como los presentes. Se trataba de llevar a un pueblo del sur una partida de gruesas vigas de pino que debian emplearse en una construccion, i se encargó a la sociedad que en Valparaíso debia hacer el envío, que las mandara a la brevedad posible i por mar. El transporte de esas grandes maderas se hizo con cierta brevedad, es cierto, pero por tierra, por ferrocarril, aun cuando existia la circunstancia desfavorable de no haber en aquel tiempo puente sobre el Maule i, por lo mismo, no era operacion sencilla ni económica cruzar aquel rio con bultos de gran peso i volúmen. Habiéndose preguntado la razon del envío por tierra, la sociedad remisora mandó una cuenta con la cual se demostraba que el transporte marítimo era veinticinco por ciento mas caro que el terrestre en los quinientos kilómetros que habia que recorrer. Es cierto que esto se ha modificado con el alza de los fletes de los ferrocarriles, pero no crea la Honorable Cámara que ha variado mucho; siempre existe entre nosotros la carestía de trasportes, aun por la via marítima. Yo no me refiero a lo que ocurre en el día de hoy, al alza de los fletes producida por la guerra europea i por la escasez de naves de transporte; me refiero a lo que ocurre en circunstancias ordinarias. Esa carestía no es de hoy, ha existido siempre, i si no la notamos en el grado que debiéramos notarla es porque hemos nacido con ella i nos hemos habituado a ella. Por esta razon decia yo en una de las sesiones anteriores, que un motivo que me determinaba a sostener la proteccion a la marina nacional, era que el dinero empleado en esta industria es una de las inversiones mas lucrativas que pueden hacerse, se entiende, por cierto, que con buena administracion, con una administracion cuidadora, con la atencion que requiere esta clase de negocios.

¡ Bien, señor Presidente, es un verdadero peligro que en un pais donde existen estas circunstancias, se agregue a ellas un alza en los fletes por medio de una lei. ¡ Mas patente es el peligro en Chile, donde existe la propension al monopolio, a las combinaciones comerciales, en que entran todos los que proporcionan ciertos servicios, ciertos artículos para aumentar los precios. Hai un fenómeno que

se ha observado hace muchos años en nuestra costa: las compañías principales han permanecido unidas para fijar el precio de los trasportes, asegurándose el monopolio. ¡ Bien, en un pais con estas costumbres, que se han hecho jenerales, no se pueden alzar los fletes con medidas como el impuesto de tonelaje. Existiendo esta propension en el pais, yo me pregunto, ¿ hasta dónde puede irse? ¿ No constituye esto un verdadero peligro, una verdadera amenaza para nuestras industrias?

Es probable que alguno de mis honorables colegas nos presente un estado, que no sé si he visto ya en alguna parte, como observacion o como dato, para decir que no hai motivo de alarma, porque el valor total de los fletes de productos chilenos en los vapores trasatlánticos no pasa de treinta mil, de cincuenta mil, de cien mil libras esterlinas. ¡ Probablemente, partiendo de esa base, se preguntará en cuánto puede influir sobre esa suma el impuesto que se trata de establecer, i se dirá que el porcentaje del aumento será insignificante, i con este argumento se tratará de influir en el ánimo de mis honorables colegas. Yo me adelanto a esta observacion, que supongo se hará en el Senado, para decir que la proporcion entre el valor de un impuesto i el gravámen que orijina al consumidor no se mide por ese cartabon: un gravámen de uno como impuesto equivale a cinco o diez en el consumo. Agregue el Senado esta consideracion, que tiene caractéres económicos, a las circunstancias de que ántes he hecho mérito, i diga si no es grave esto de establecer un impuesto que trae un alza en el costo de produccion.

Por otra parte, se podria formular sobre este particular otra observacion: si estas cincuenta mil libras, si estas cien mil libras no alcanzan a aumentar los costos de produccion en mas de un décimo por ciento, no vale la pena que nos preocupemos de una cosa tan insignificante. Pero, entónces, por qué vale la pena que nos ocupemos de establecer este impuesto? Si las cincuenta mil libras, si las cien mil libras son una insignificancia en el costo de produccion de los artículos en el norte i en el sur de la República ¿ qué va a ganar la marina nacional con esto? ¿ Qué clase de proteccion es la que va a dar este impuesto de tonelaje a la marina mercante? ¡ Adelantando la contestacion a la observacion, podria yo decir: si se trata [principalmente de las cincuenta mil libras, de las cien mil libras, aumentemos mas bien las primas en una suma equivalente i así

tendremos la ventaja de no alzar los fletes, sin perjuicio de proteger a la marina mercante.

Señor Presidente, esto es mas hondo; esto tiene mayor trascendencia; esto da oríjen a una perturbacion profunda en el costo de los artículos en el sur i en el norte del pais; esto refluirá de una manera grave, en mi entender, en la produccion del salitre i en la produccion agrícola. No podemos lijeramente, como he dicho en otra ocasion en este debate, establecer un impuesto del cual se dice, por una parte, que no es un gravámen, i del cual se dice, por otra parte, que va a pesar hondamente sobre el costo de la produccion.

Hai que estudiar este negocio mas a fondo, hai que verlo con mayor claridad, hai que establecer con toda precision si esto es una proteccion a la industria de los trasportes en jeneral, o si esto, en lugar de ser una proteccion a la marina nacional, es un gravámen mui serio a la industria jeneral del pais. I si nos convencemos, si tenemos que convencernos de que no se puede, a título de proteccion a la marina nacional, alzar los fletes en nuestra costa ¿por qué no adoptamos el camino que debemos adoptar? ¿No hai otro medio de proteger a la marina mercante nacional? ¿Es indispensable que la proteccion a la marina nacional consista entre nosotros en impedir que los buques extranjeros que vienen de Europa o de otros mares tomen carga en el sur de nuestro pais para conducirla al norte? ¿Es indispensable esta medida prohibitiva, esta medida encarecedora? I si no lo es ¿por qué no tomamos otro camino? ¿Por qué no se da a la marina mercante en otra forma, en dinero, lo que se cree que se podria ganar con el alza en los fletes?

¿Hai necesidad, para proteger nuestra marina mercante nacional, de gravar los trasportes en la costa de Chile, de encarecer el costo de produccion de nuestras principales industrias? Si tal fuera el caso, yo declaro con entera franqueza, que de proteccionista de la marina mercante nacional me convertiria en anti-proteccionista. Yo pensaria entónces que el propósito de tener en Chile una marina mercante, es una idea de lujo, una idea caprichosa, no una idea para aumentar la riqueza nacional, para aumentar el poder productor, para dar mayor estension a nuestro poder económico. Yo pensaria que lo que ibamos a hacer era darnos el lujo de ver nuestra bandera surcando los mares de nuestras costas i los mares extranjeros.

¿Piensan mis honorables colegas que tener diez o veinte buques con nuestra bandera es algo que compensa esta alza de los fletes? Re-

pito, seria un lujo que no tendria siquiera la excusa que tienen ciertos Gobiernos para acordar esta proteccion; no tendríamos, por ejemplo, la excusa que puede tener el Perú para gastar cuarenta mil libras al año en sostener cuatro vapores de bandera nacional que podrian servir al Estado en caso de conflictos internacionales; ese propósito de proveer a la seguridad de la nacion en casos críticos seria una razon atendible, pero no nos hallamos en esas condiciones, no estamos delante de un problema de esa naturaleza.

Antes se pudo pensar que para autorizar esta clase de proyectos que producen el alza de los fletes marítimos habia la conveniencia de buscar garantías para un caso de guerra. Se daba, entónces, una esplicacion para comprender que viniera a dictarse una lei de monopolio que debia producir el alza de los fletes marítimos. Pero ahora ¿a qué título se quiere producir un alza en los fletes? ¿Qué excusa tiene esto? ¿Se alegaria que se trata de un campo de trabajo, de una fuente de riqueza que convi ne reservar para nuestros nacionales? Esta seria una consideracion, pero no autoriza para dificultar la produccion, para hacer mas estrecha la industria en nuestra tierra i es esa una consideracion que hai que tomarla con desapasionamiento, mirando lo que acontece. Tenemos, por ejemplo, los ferrocarriles salitreros en manos extranjeras; el rescarte de esos ferrocarriles, para hacerlos fuente de produccion nacional, ¿podria ser conveniente? Talvez, pero ¿no seria mejor buscar la produccion nacional en nuestras minas de hierro i de cobre aprovechadas por los extranjeros? Con esta clase de consideraciones se puede ir mui léjos, i bien examinadas, resulta que no sirven a la idea o que sirven tanto para ella como para otra cosa.

Próxima o remota esta proteccion que vamos a prestar a la marina nacional, o que pretendemos prestarle a la marina nacional, caeria de base si la aceptamos en la forma en que viene en el proyecto. I si esa base consiste en alzar los fletes en las costas de Chile, querria decir que en lugar de proteger nuestra marina mercante nacional, ibamos a proteger la marina extranjera.

Pero no es así por fortuna; no es necesario ir a esas medidas prohibitivas, no es necesario quebrantar nuestros principios constitucionales para tener la marina modelo a que queremos llegar. Medios de obtenerla hai muchos; i ya veremos cuáles son los resultados de cada uno de ellos.

Se dirá que algunas leyes de marina mercante no han sido provechosas para el fin con

que se dictaron en algunos países europeos; que la lei sobre primas a la navegacion dictada en Francia, por ejemplo, no levantó la marina mercante de aquel país; sí, cierto fué eso, pero es preciso estudiar las causas de aquel fenómeno; i estudiando las causas de aquel fenómeno probablemente correjiríamos muchas ideas arraigadas entre nosotros. ¿Por qué fué inútil hace años i ahora no lo es la lei de primas de la marina francesa? Por una razon mui sencilla: por que la Francia, en jeneral, vive bajo el réjimen proteccionista, de un proteccionismo sin tasa ni medida, de un proteccionismo sin profundidad, sin horizontes, de un proteccionismo inmediato.

¿Cuál es la resultante, en las construcciones marítimas, de un proteccionismo de este jénero, que grava la madera extranjera para proteger la madera francesa, que grava el hierro extranjero para favorecer el frances, que grava la pintura extranjera para favorecer la pintura francesa, que grava el perno extranjero para favorecer el perno frances, en una palabra, que encarece todos los artículos?

El resultado es mui sencillo: encarece el costo de las construcciones navales, i se presenta el curioso fenómeno de que, siendo los salarios considerablemente mas altos en Inglaterra que en Francia i siendo mayor en Francia la intensidad del trabajo i aun mas barato, las construcciones navales francesas son 17.23 por ciento mas caras que en Inglaterra.

El señor **Claro Solar**.—La lei del año 1881, dictada en Francia, declara libres de derechos de internacion todas las materias primas que se compruebe haberse empleado en la construccion de naves.

De manera que la lei del año 81, que establece las primas a las naves en Francia, declara libres de derecho el fierro i todos los artículos que sea necesario emplear en la construccion de ellas.

El señor **Mac Iver**.—¿Es materia prima el fierro elaborado; es materia prima el perno, la pintura? Nó, me parece. En todo caso, estas son pequeñas equivocaciones de criterio.

Por lo demas, no sé si con posterioridad a la primera lei de proteccion a la marina francesa, esos artículos se hayan declarado libres.

Entre nosotros, señor Presidente, ha sucedido algo semejante; protejemos todo. La proteccion entre nosotros es un sistema; desde el encaje hasta la tela mas vulgar, hasta la madera en bruto, todo está protejido. En tal situacion, en tal forma, con este criterio, ¿cómo podemos nosotros competir en materia

de construcciones navales con ningun país del mundo?

I aquí me permito señalar, abusando de la benevolencia de mis honorables colegas, otro fenómeno. En Estados Unidos, por ejemplo, por la misma razon ya dicha, la construccion naval es cara. A esa circunstancia se agrega esta otra: la de que no puede enarbolar bandera americana en una nave sino un ciudadano americano.

Mis honorables colegas tienen a la vista aquí, en nuestras costas, varias sociedades americanas que hacen un activo comercio entre los puertos de Chile i los de Estados Unidos de América. Podria yo nombrar varias de esas casas. I bien, las naves que usan estas casas para hacer el comercio entre Chile i los Estados Unidos ¿de qué construccion son? Son de construccion inglesa. ¿Por qué razon una casa americana manda construir sus naves a Inglaterra? Por la misma razon por que una casa francesa, con comercio tambien en nuestras costas, pues es la primera trasportadora del salitre chileno a las costas francesas, inglesas i alemanas, manda hacer sus naves a Inglaterra, porque allí la construccion resulta mas barata.

Para que una lei de proteccion a la marina nacional tenga eficacia es necesario, en primer lugar, que no aice los trasportes marítimos, i que, en lugar de alzarlos, los baje, si es posible. En seguida, es menester que no dañe a otras industrias primordiales del país como son el salitre i la agricultura, ni que perturbe en jeneral el desarrollo de las demas industrias.

Es indispensable que la proteccion sea racional, que vaya al fin que se busca, que no produzca males i trastornos en nuestras industrias, ni perturbe nuestro progreso. Solo así será benéfico este proyecto de lei que discutimos; pero si aprobamos un proyecto que contemple una proteccion que no se conforme con las circunstancias que he enunciado, con absoluta seguridad vamos al fracaso de la lei, impondremos al Estado un duro peso, una dura carga, ademas de las cargas que ya pesan sobre él, i por agregado, no tendremos marina mercante nacional.

Se dice que es necesario bastarse a sí mismo, i con estas palabras suelen encubrirse a veces ideas que no son aceptables; porque esto, en realidad, es el grito del egoismo materialista; esto, en realidad, es la esplosion del odio humano, i no la espresion de la fraternidad humana. Es necesario bastarnos a nosotros mismos, se dice. El nómada del Asia, el negro del Africa, el indio de América, se

bastan a sí mismos, no necesitan de nadie; ni aquellos que pastorean en los prados de la Mesopotamia, ni el negro que come el pescado en los lagos del Africa central, ni el araucano, jamas reclaman auxilio ajeno, jamas necesitan elementos de vida que vengan del extranjero.

Santa idea es esta de bastarse a sí mismo; pero el primer signo de la civilizacion es la cooperacion, la primera manifestacion de la organizacion regular i comun es la solidaridad, i el primer producto de la vida en conjunto, de la vida cooperativa, es la paz entre los hombres i entre los pueblos.

Nosotros necesitamos de los unos i de los otros. Nunca ha existido un pueblo civilizado que se baste a sí mismo. Los individuos, las familias, las colectividades o los pueblos necesitan los unos de los otros

La frase esa encubre sentimientos condenables, suena a mis oídos como un concepto primitivo, como un concepto selvático, como algo anti-cristiano que ni siquiera alcanza al estado de civilizacion. Son ideas que se han creado en los últimos años, ideas hijas del egoismo i del odio. Cuando los pueblos comenzaban por medio de este sistema artificial a rodearse de la barrera que se llama derecho proteccionista hecho por las aduanas, entónces nació la idea de bastarse a sí mismo; i cuando andando los años o al mismo tiempo comenzó a acentuarse la idea de que estos pueblos americanos serian los unos enemigos de los otros, i que el primer deber de los ciudadanos, la primera prevision de los gobiernos consistiria en mirar al que estaba en la vecindad, en considerarlo como a un enemigo, como a un posible enemigo de mañana, entónces la idea de bastarnos a nosotros mismos se acentuó i se convirtió, por una aberracion de la mente humana, en principio económico i en principio político.

Yo no quiero bastarme a mí mismo; no quiero que los míos se basten a sí mismos; no quiero que mi pais se baste a sí mismo. Yo quiero que viva la humanidad cumpliendo su deber de libertad i fraternidad, luchando en la vida bajo esa bandera que es de todos. Esa es la única satisfaccion que puede existir i el único medio de mantener la paz i la tranquilidad entre nosotros...

Pero, vec que me he desviado un poco del camino que queria seguir.

Hai, señor Presidente, otros medios de proteccion, sin encarecer los fletes ni perturbar las industrias; i estos medios de proteccion son el simple auxilio directo o indirecto; puede protejerse la marina mercante nacional por

medio de primas a la construccion de naves, i sobre todo a la navegacion.

Tenemos medios de protejer nuestra marina, como ser, desagrándola por la liberacion en el pago de derechos que, segun nos dice el señor Senador por Aconcagua, se concede en Francia sobre cualquier materia que se emplee en la construccion de naves.

Por una parte, la proteccion puede darse con primas a la construccion de naves, i por otra, con la liberacion de impuestos.

¿Se quiere establecer o llegar hasta la navegacion interoceánica con naves nacionales? ¿Que nuestro salitre, en parte siquiera, se transporte en buques chilenos?

¿Qué medio mas sencillo que dar un premio a cada nave chilena que transporte nuestro salitre, premio que consistiria, por ejemplo, en el cinco o el diez por ciento del impuesto producido por el mismo salitre que ha trasportado la nave? I medics como éste los hai, no diré a montones, pero los hai numerosos, sin necesidad de tener que recurrir a los gravámenes, a las prohibiciones i a todos los demas sistemas artificiales que tiendan a producir muchos mas males que bienes.

Lo dije al comenzar i quiero decirlo al concluir: esta cuestion es muy compleja, i es un poco ajena a las cuestiones jeneralmente tratadas en el seno de esta Cámara.

El conocimiento de lo que son los trasportes, de lo que es el comercio marítimo entre nosotros, como idea jeneral, es bastante incompleta; como idea particular, únicamente en nuestros puertos, en nuestras costas se comprende algo. Pero ese olor a mar, esa cla, no llega hasta el Senado!

Desgraciadamente, i esta es la razon que me obliga a insistir en este punto, estas ideas jenerales sobre proteccion a la marina mercante están influenciadas por intereses egoistas. No quiero decir (¡libreme Dios de decirlo!) que hai egoismo de parte de los que fuera de aquí sustentan ciertas ideas; hablo del egoismo producido naturalmente, ya sea por la profesion individual, sea por la ocupacion del sujeto, sea por el arte a que se haya dedicado.

Llamo la atencion sobre este hecho: ¿qué es nuestra marina mercante en la plaza de Valparaiso, la primera plaza comercial que tenemos?

¿Cuáles son los intereses marítimos que se hacen sentir? ¿Son los del dueño de uno, dos o tres barcos viejos de vela i mercantes que no tienen representacion social ni financiera de ningun jénero, o es la masa de los accionistas de las compañías nacionales de navegacion? Es esto; i esto es lo que tiene que ser necesari-

riamente. Tiene que predominar el criterio con que estudian i resuelven sus negocios los directores de las grandes compañías de navegacion.

En nuestro pais se han confundido siempre los intereses de las compañías particulares de navegacion con los intereses jenerales de la marina mercante nacional. De allí proviene que haya visto en esta Honorable Cámara, en años anteriores, que todas las cuestiones de proteccion a la marina mercante se reducian a proteger a la Compañía Sud-Americana de Vapores. Este es el peligro que puede hacer desviarse el criterio de los lejisladores al estudiar estos asuntos. Este es el peligro nacido de la confusion de los intereses jenerales del pais con los de una empresa particular. Si a eso se agrega la influencia que ejercen estas ideas constantemente sustentadas por los interesados, comprenderá la Cámara cómo se ha estendido en el pais i en las plazas comerciales el criterio errado para apreciar cuáles son las verdaderas bases en que debe fundarse el proyecto de lei tendiente a proteger la marina mercante nacional.

Lo que yo espero ahora es una de dos cosas: o que mis honorables colegas acepten mis ideas o que me convenzan de que yo sostengo ideas equivocadas, i que en lugar de propender a la proteccion real i efectiva de la marina, estoi condenando en estos momentos a la marina mercante nacional.

El señor **Yañez**.—Pido a la Cámara se sirva continuar este debate a segunda hora; no solo para contestar en esta misma sesion las observaciones del honorable Senador de Atacama, sino porque los señores Ministros no concurrirán esta tarde al Senado, porque deben acudir a la Cámara de Diputados.

En consecuencia, pido al Senado que me permita hablar en la segunda hora de la sesion de hoi.

El señor **Aldunate**.—A lo que puede agregarse que el señor Ministro de Relaciones Exteriores desea tomarse algun tiempo a fin de estudiar los asuntos que debieran tratarse a segunda hora de esta sesion.

El señor **Varas**.—Pero seria sin perjuicio de lo acordado ayer en la sesion secreta.

El señor **Charme** (Presidente).—Éralo que iba a proponer; esto es, que en la segunda hora se continúe el debate sobre el proyecto de tonelaje, ménos en el último cuarto de hora que se ha destinado a los ascensos militares.

Si no hubiera inconveniente, quedaria así acordado.

Acordado.

El señor **Yañez**.—Entonces, pido la palabra para usar de ella a segunda hora.

El señor **Charme** (Presidente).—Queda con la palabra Su Señoría.

Se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Contribucion de tonelaje

El señor **Charme** (Presidente).—Continúa la sesion.

El señor **Yañez**.—La Cámara comprenderá fácilmente el pesar con que entro a este debate en que me verá obligado a manifestar opiniones contrarias a la opinion tan autorizada i para mí tan respetable del señor Senador por Atacama. Me siento temeroso i vacilante ante la idea de no haber prestado al problema en estudio toda la atencion que merece, de no haber logrado dominarlo en sus variados aspectos i en sus consecuencias probables, de no haber procedido con la debida prudencia i de estar así contribuyendo a hacer un mal al pais cuando he creído hacerle un bien.

Pero este pesar se aminora si pienso que el honorable Senador no es contrario a la idea misma de proteger nuestra marina mercante, sino a los medios que es conveniente escogitar para realizar este propósito. Su Señoría reconoce que la industria de los trasportes marítimos es una industria de fácil desarrollo en Chile; tenemos un estenso litoral i una poblacion costanera habituada a dominar el mar embravecido que nos baña, i hai allí un mercado, un tráfico considerable que ofrece un futuro remunerador al capital chileno. Pero se equivocan los medios i se acentúa la tendencia a aumentar la intervencion i los sacrificios del Estado en favor de los intereses particulares. El señor Senador cree ver en esto una agravacion de las ideas de proteccion a la industria nacional que hoi parecen dominar en los espíritus i que han impuesto al pais sacrificios sin compensaciones.

La proteccion a la industria nacional, decia Su Señoría, se ha traducido en el orden económico en la creacion de monopolios en las grandes i en la pequeñas industrias, que han traído como consecuencia obligada el encarecimiento de la vida de los habitantes, el encarecimiento de los elementos necesarios para la industria nacional, i en la falta de bienestar de la jeneralidad, en la inquietud para el dia de mañana, en la falta de confianza en la

fuerza i en el porvenir del pais; i en el órden moral el efecto que esas cosas producen es el abatimiento de los caractéres, el envilecimien- to a veces del individuo i esos males socia- les que se palpan entre nosotros, que son la empleomanía, la degradacion, la falta de sen- tido moral.

Severa censura, señor Presidente, para los que creemos que la situacion de hoi es el fruto de nuestra imprevision. Severa censura para los que creemos que el pais paga la conse- cuencia de que sus gobernantes hayan vivido, sobre todo en los últimos años, preocupados de problemas secundarios i sin tener las gran- des previsiones del porvenir.

Si yo hubiera de emplear fórmulas anti- guas i ya anticuadas de clasificar las ideas en escuelas, diria que el honorable señor Mac Iver nos trae el eco ya lejano de la escuela individualista inglesa, que tanto contribuyó en la primera mitad del siglo pasado al pro- greso de algunos paises de Europa. Dejar los problemas económicos i sociales entregados al libre juego de la actividad individual, dejar obrar las leyes naturales de la libre concu- rrencia reguladas por la oferta i la demanda; el individuo debe ser, si no el único objeto, al ménos el único agente de toda actividad i de toda política económica; i como consecuen- cia de estos principios, dejar hacer al indivi- duo i apartar en lo posible, toda intervencion o todo patronato del Estado

Pero yo creo que hablar de estas cosas en el dia de hoi es pronunciar una oracion fú- nebre sobre ideas muertas, en el propio pais en que con mas vigor i lozanía florecieron; i creo aun mas que es desentenderse de las en- señanzas de esta enorme guerra económica que se desarrolla en el mundo entero i cuyas manifestaciones mas crueles no están solo en los campos de batalla de la vieja Europa.

No quisiera yo entrar a un debate sobre teo- rías económicas, que nos apartaria del terreno útil i práctico en que debemos colocarnos; pe- ro permítam e la Cámara una sola palabra. A principios de 1906, si no estoi equivocado, los liberales subian al poder en Inglaterra i poco despues asumia la jefatura del Gabinete el mui honorable Mr. Asquith, que desde hace ya muchos años gobierna el Reino Uni- do, con escepcional autoridad i competencia. Pues bien, bajo la accion de los liberales ingle- ses la vieja i tradicionalista Inglaterra ha vis- to enteramente modificada su antigua concep- cion del Estado, i la accion del poder público se hace hoi sentir en todos los órdenes de la actividad económica i social con una amplitud

i en una estension que causaria el asombro de los espíritus mas avanzados de Chile.

Todo cede, doctrinas clásicas i sistemas de escuelas, todo cede ante la necesidad de pro- tejer i fortalecer la vida nacional; los viejos aforismos i las antiguas fórmulas han perdido su autoridad de principios absolutos; el Estado ha dejado de ser el supremo regulador de las leyes naturales para convertirse en un agente activo de progreso, de solucion i de estímulo de los intereses jenerales.

El concepto mismo de la soberanía del pue- blo, abstracto i vago como fórmula de Go- bierno, yo lo veo por todas partes reemplaza- do por el concepto mas práctico i eficaz del bien social, como funcion inherente del Es- tado.

I los hechos crueles i brutales de la guerra han venido a consagrar estas ideas en térmi- nos que no podian soñar los economistas de la primera mitad del siglo XIX. La guerra no es ya un choque de un ejército contra otro ejército; es la lucha del comercio, de la pro- duccion i de la riqueza de un pueblo contra el comercio, la produccion i la riqueza de otro pueblo.

La victoria corresponderá tal vez, no a los que tengan un poder militar superior, sino a los que puedan presentar una fuerza de resis- tencia económica mas grande.

I si esto pasa en las grandes naciones, ¿qué decir respecto de los paises nuevos como es Chi- le, como son en jeneral los paises de Sud-Amé- rica? Creo que la fórmula es bien sencilla, la he dicho alguna vez i la repetiré ahora: el pais que no proteje sus industrias se desnacionali- za a influencias de la política de penetracion comercial i colonial de las grandes naciones, ricas en capital i en poblacion; i el pais que se desnacionaliza, se debilita i decae. Es sensi- ble no proteger el interes individual que de- sea vivir de la produccion mas barata i mas perfeccionada de otros paises; pero seria mas sensible no proteger la produccion nacional que es la base de la independéncia económica i de la prosperidad de un pais. Me parece un axioma que en la vida de las naciones pasa lo mismo que en la vida social: la desigualdad de los contratantes pone almas débil en situacion de quedar sometido al mas fuerte, i es por eso que yo creo que la proteccion a la marina mercante nacional no se funda en que es un buen negocio porque tenemos capitales sufi- cientes, costas estensas i jente avezada al mar; estos son simples factores que debemos aprovechar con un propósito mas alto: se fun- da en que necesitamos defender nuestra pro- duccion i disminuir el tributo que pagamos

al extranjero; se funda en que necesitamos prepararnos i fortalecernos para la lucha del comercio internacional i mantener nuestra situacion en el Pacifico; necesitamos, en una palabra, prever el porvenir aprovechando las enseñanzas del presente que nos muestran que toda nave mercante no es solo elemento de prosperidad, sino tambien base de la seguridad de un pais.

Repito que no es mi ánimo discutir o analizar doctrinas económicas; pero no puedo dejar de decir que la proteccion a la industria nacional no es a mi juicio como lo cree el honorable Senador de Atacama, la causa del encarecimiento de la vida, ni mucho ménos la causa de nuestro debilitamiento moral. Para hablar de encarecimiento de la vida, necesitaríamos examinar los efectos normales del desarrollo de la civilizacion i del aumento del bienestar; indicar la influencia que en el costo de la vida ha tenido el aumento de la produccion del oro en el mundo, necesitaríamos hablar de nuestros medios de gobierno o de nuestro desgobierno habitual; i de los impuestos que entre nosotros se establecen para salvar situaciones del momento de la hacienda pública, i no dentro de un plan útil i ordenado.

Quiero solo decir que la causa de los males morales que el honorable Senador señalaba puede encontrarse mas bien en el papel-monedera que ha hecho descender el nivel de la administracion; ha rebajado el valor de los salarios i la remuneracion del trabajo, i ha lanzado la incertidumbre en los negocios i la inquietud en los hogares: puede encontrarse mas bien en un fisco rico administrado por gobernantes amigos del derroche i faltos de prevision i que ha creado en una gran parte de la poblacion el interes por el empleo como medio de tener una renta segura. I dentro del orden político puede citarse como causa de nuestra desorganizacion el voto acumulativo que ha venido lentamente desorganizando los partidos, falseando el réjimen parlamentario i creando, para valerme de las palabras de un pensador ingles, el réjimen de los gobiernos de no gobiernos.

Nó, no se vé la relacion de causa a efecto entre la proteccion a las industrias nacionales i el decaimiento moral del pais de que nos hablaba el honorable Senador por Atacama. Nuestros males son males políticos; nuestros defectos son defectos directivos; pero las fuentes fundamentales de la nacion están sanas. Se han cometido faltas; servicios mui importantes funcionan mal; hemos sido imprevisores, negligentes i faltos de prudencia; pero

no hai nada aun irreparable; lo que necesitamos es enmendar los rumbos, enriquecer al pais, llevar la accion del Estado a todo lo que signifique proteger, estimular, habilitar las fuentes de riqueza nacional i formar así una nacion que sea próspera para que sea fuerte i respetada.

Pero repito, señor Presidente, que no deseo apactarme del aspecto útil del debate planteado por el honorable Senador por Atacama. La materia es interesante, pero es estensa i talvez poco práctica.

Decia Su Señoría que en los proyectos de la Comision informante, léjos de proteger liberando de impuestos, se establecen impuestos que traerán un mayor encarecimiento de los fletes; se decretan primas que en ciertos casos pueden aceptarse, pero se abandona el recurso sencillo de las tarifas diferenciales; se establecen monopolios, que matarán la marina mercante nacional; se crean nuevos organismos en un pais azotado ya por la empleomanía i se agravan las leyes que permiten la concurrencia i la libertad del comercio.

Voi a procurar hacerme cargo de estas observaciones concretas que en lo relativo al encarecimiento de los fletes han sido tambien patrocinadas por el honorable Senador por O'Higgins.

El proyecto sobre contribucion de tonelaje tiene un doble aspecto. Por una parte es el establecimiento de una contribucion sobre el comercio marítimo de nuestras costas. Este comercio representa un capital en jiro, productivo de beneficios al amparo de nuestras leyes i de la autoridad del Estado i debe contribuir a los gastos comunes de la nacion. Importa en seguida un medio indirecto de proteccion de la marina mercante nacional, proteccion que nace del mecanismo de la lei i de la naturaleza del negocio mismo.

La contribucion debe pagarse una vez al año con relacion al tonelaje de registro de la nave. El gravámen se distribuye, en el hecho, segun la capacidad de carga del buque i segun el monto de las mercaderías trasportadas; la capacidad de carga la da la construccion de la nave, pues la escala entre tonelada de carga i tonelada de registro no es uniforme; el monto de la mercadería trasportada, suponiendo existencias normales en los puertos, depende del número de viajes. Este número de viajes será mayor o menor segun sea el recorrido de la nave. Un buque que hace carrera entre Valparaiso i Liverpool tocará en nuestros puertos para hacer el cabotaje, tres o cuatro veces de ida i otras tantas de vuelta; uno que hace la carrera entre Valparaiso i

Nueva York, cinco o seis veces; entre Valparaiso i Colon o entre Valparaiso i Punta Arenas, ocho o diez; entre Valparaiso i nuestros puertos del norte, veinte o veinticuatro veces.

Esto manifiesta, sin necesidad de mas detalles, una diferencia de gravámen que se aumenta en la práctica en favor del cabotaje porque muchas veces la carga se renueva total o parcialmente entre puerto i puerto. Ahora bien, estos viajes cortos, dentro del pais, exigen ménos capital i tienen ménos riesgos i son por eso mas propios de la marina mercante nacional que de la marina mercante extranjera que funda su negocio sobre la base del flete interoceánico.

Este desequilibrio del gravámen es solo aparente, pues viene a compensar desigualdades que favorecen a la nave extranjera. Esta tiene jeneralmente mayor capacidad de carga i viene a nuestras costas con su flete pagado de ida i vuelta; el cabotaje es para ella un suplemento i a veces una necesidad para la buena navegacion que no le representa sino beneficios.

El gravámen no influye, pues, o influye en proporciones ínfimas sobre el costo de los fletes. Solo influirá respecto de las naves que por circunstancias ocasionales llegan a nuestras costas i hacen en ella un comercio tambien ocasional de cabotaje. Pero en mi concepto este cabotaje de ocasion es perjudicial al pais, pues desequilibra el comercio marítimo normal i produce la crisis de los fletes que periódicamente perturba los negocios. No hai interés en favorecer estas naves en perjuicio de las naves chilenas i en perjuicio en jeneral de las naves de itinerario fijo. El Estado tiene un deber de proteccion sobre el capital chileno i sobre el capital extranjero radicado en Chile; tiene este deber en escala mucho menor sobre el extranjero no radicado en el pais i que ocasionalmente i solo de tránsito arriba a nuestras costas.

Pero esta cuestion de los fletes no puede estar subordinada en sus efectos a la influencia de una lei como la que se trata de dictar. Debe haber causas jenerales, porque salvo ciertas modalidades de cada pais hai una tendencia a la nivelacion en el costo del transporte marítimo del mundo entero. Es necesario, pues, estudiar el orijen de esta crisis de transporte, examinar las causas que la producen para poder apreciar con exactitud la influencia de las leyes en proyecto.

Voi a dar al Senado algunos datos que he podido recojer i cuya exactitud no seria difícil comprobar.

Antes de la guerra, el tonelaje mundial se estimaba en la cantidad de cincuenta millones de toneladas de carga bruta. Un diez por ciento era a la vela; pero para nuestro efecto no hai para qué hacer diferencia entre tonelaje a vapor i a la vela.

De estos cincuenta millones de toneladas, veintiun millones pertenecian a Inglaterra, dos millones quinientas mil a Francia, un millon quinientas mil, mas o ménos, a Italia, o sea, un total de veinticinco millones de toneladas.

La flota alemana ascendia a cinco millones de toneladas i a un millon talvez la austro-húngara.

Esta flota ha suspendido en absoluto su servicio, esceptuando un millon de toneladas que han caido en manos de los aliados. De manera que puede estimarse que el comercio mundial de fletes ha tenido una reduccion de diez por ciento con la suspension del comercio de la flota alemana.

Las naciones aliadas, en guerra con los imperios centrales, han tenido necesidad de echar mano de sus propias naves mercantes con el objeto de ausiliar sus operaciones militares. Esta requisicion se hace ascender a nueve millones de toneladas.

Las naves aliadas tomadas por Alemania, que se encontraban en puertos de los imperios centrales, al declararse la guerra, se estiman en doscientas mil toneladas.

Las naves destruidas o capturadas en el trascurso de la guerra hasta el mes de mayo del año actual, segun los cálculos mas prudentes, ascienden ya a dos millones trescientas mil toneladas.

Todo esto hace una reduccion en el flete mundial de dieciseis millones quinientas mil toneladas, o sea, un treinta i dos por ciento del monto total del comercio del mundo.

Ahora bien, el término medio de las pérdidas de naves mercantes en épocas normales por razon de accidentes, naufragios, o por el uso, se estima en tres millones de toneladas por año, cifra que no puede disminuirse porque los peligros de la navegacion en las circunstancias actuales han aumentado en lugar de disminuir. I miéntras tanto, el tonelaje de las naves construidas durante el año 1915 en todo el mundo ha ascendido solo a un millon quinientas mil toneladas.

De manera que tenemos una disminucion de fletes que asciende en números redondos, a dieciocho millones de toneladas, lo que equivale a un treinta i siete por ciento del material a flote, i a mas de un cuarenta por ciento de las naves a vapor.

A esto hai que agregar que las requisiciones de naves hechas por los paises beligerantes son siempre de las naves mejores i mas modernas, porque son las mas útiles para las operaciones militares.

Hai que agregar tambien para poder apreciar la crisis actual de transportes marítimos, el aumento enorme de los seguros por riesgos de navegacion, que han subido a cifras considerables, i todavía el desequilibrio que la perturbacion traida por la guerra ha ocasionado en el comercio marítimo de ida i vuelta, que está completamente anormalizado, de tal manera que las naves que salen de un puerto con mercaderías no tienen la seguridad de hacer el viaje de vuelta tambien con mercaderías en el espacio mas o ménos rápido que pueden emplear en la navegacion.

En una palabra, se emplea hoi un tiempo mucho mayor en la navegacion i no hai seguridad de traer carga de retorno, que es lo que hace, jeneralmente, la utilidad de los viajes.

A estas causales se junta la aglomeracion de mercaderías i la perturbacion e insuficiencia de los medios de embarque i desembarque en todos los puertos de los paises beligerantes, que están perturbados con las operaciones militares, porque, naturalmente, los gobiernos de estos paises toman posesion de los muelles i demas elementos de embarque i subordinan el comercio marítimo a las necesidades de la defensa nacional.

Todavía es menester citar entre las causas de perturbacion del comercio marítimo los nuevos impuestos, no estos pequeños impuestos que tratamos de establecer aquí, sino los

enormes impuestos que se han establecido en los paises de Europa, entre los cuales es necesario indicar especialmente el impuesto establecido en Inglaterra de un cincuenta por ciento sobre las utilidades obtenidas por las industrias que directa o indirectamente se benefician con la guerra, entre las cuales se encuentra en primer lugar la de los fletes marítimos. I por último, es menester tomar en consideracion el costo de construccion i mantenimiento de las naves, que ha aumentado considerablemente, aumento que tiene que traducirse en un recargo de los fletes, porque la nave es un capital que debe producir un interes aceptable.

Todo este conjunto de circunstancias ha ocasionado una crisis que se deja sentir en el mundo entero en materia de transportes marítimos. Es entónces el caso de apreciar si dentro de esta situacion es útil i oportuna la lei que se trata de dictar, i yo espero demostrar en la sesion próxima que lo es.

El señor **Charne** (Presidente).— Quedará Su Señoría con la palabra para la sesion próxima.

Va a constituirse el Senado en sesion secreta.

SESION SECRETA

Ascensos en la Armada

Constituida la Sala en sesion secreta, prestó su acuerdo para que S. E. el Presidente de la República pueda conferir el cargo de capitán de navío a los de fragata, señores don Ismael Huerta Lira i don Carlos Ward Rodríguez.

Se levantó la sesion.