

SESION 19.A EXTRAORDINARIA, EN MIERCOLES 29 DE DIC. DE 1937

(ESPECIAL)

(De 3 a 4 P. M.)

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CRUCHAGA

SUMARIO

Continúa tratándose del proyecto sobre cabotaje y queda pendiente su despacho. Se levanta la sesión.

ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Alessandri R., Fernando.	Lira I., Alejo.
Barrueto M., Darío.	Maza F., José.
Bórquez P., Alfonso.	Meza B., Aurelio.
Bravo O., Enrique.	Michels, Rodolfo.
Concha S., Aquiles.	Morales V., Virgilio.
Concha, Luis A.	Pradenas M., Juan.
Cruz O., Ernesto.	Rivera B., Gustavo.
Durán B., Florencio.	Ríos Arias, J. M.
Errázuriz, Maximiano.	Rodríguez de la S., Héctor.
Estay C., Fidel Segundo	Schnake V., Oscar.
Figueroa A., Hernán.	Silva C., Romualdo.
Gatica S., Abraham.	Ureta E., Arturo.
Grove V., Hugo.	Urrejola, José Pco.
Grove V., Marmaduke.	Valenzuela V., Oscar.
Gumucio, Rafael Luis.	Walker L., Horacio.
Guzmán, Eleodoro E.	
Haverbeck, Carlos.	

ACTA APROBADA

Sesión 17.a extraordinaria en 28 de diciembre de 1937 (Especial)

Presidencia del señor Cruchaga

Asistieron los señores: Barrueto, Bórquez, Bravo, Concha Luis, Cruz, Durán, Errázuriz, Estay, Figueroa, Grove Hugo, Grove Marmaduke, Gumucio, Guzmán, Haverbeck, Lira, Martínez, Maza, Meza, Michels, Morales, Muñoz, Pradenas, Rivera, Ríos, Rodríguez, Schnake, Silva, Ureta, Urrutia, Valenzuela, Walker y los señores Ministros de Hacienda y de Defensa Nacional.

El señor Presidente da por aprobada el acta de la sesión 15.a, en fecha de hoy, que no ha sido observada.

El acta de la sesión 16.a en esta misma fecha, queda en Secretaría, a disposición de los señores Senadores, hasta la sesión próxima, para su aprobación.

Se da cuenta, en seguida, de los negocios que a continuación se indican:

Oficio

Uno de la Honorable Cámara de Diputados, con el cual comunica que ha aprobado el informe de la Comisión Mixta Especial designada de acuerdo con el artículo 51 de la Constitución para proponer la forma de resolver las dificultades producidas en la tramitación del proyecto de ley sobre impuesto de internación al petróleo y sobre fusión de las Cajas de Crédito Minero y Fomento Carbonero.

Quedó para tabla.

Informe

Uno de la Comisión de Gobierno, recaído en el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados, sobre reforma de la ley general de servicios eléctricos.

Quedó para tabla.

ORDEN DEL DIA**Proyecto de ley de la Cámara de Diputados sobre reformas a la ley de cabotaje**

Continúa la discusión general de este negocio.

Usan de la palabra los señores Silva Cortés, Rivera, Pradenas, Bravo y Lira.

Por haber llegado la hora, queda pendiente el debate, y con la palabra el señor Errázuriz.

Se levanta la sesión.

CUENTA

No hubo.

Debate

—Se abrió la sesión a las 3.19 P. M., con la presencia en la Sala de 16 señores Senadores.

El señor **Cruchaga** (Presidente).— En el nombre de Dios, se abre la sesión.

El acta de la sesión 17.a, en 28 de diciembre, aprobada.

El acta de la sesión 18.a, en 29 de diciembre, queda a disposición de los señores Senadores.

Se va a dar cuenta de los asuntos que han llegado a la Secretaría.

—El señor **Secretario** da lectura a la cuenta.

CABOTAJE

El señor **Cruchaga** (Presidente).— Continúa la discusión del proyecto sobre cabotaje.

Está con la palabra el honorable señor Errázuriz.

El señor **Errázuriz**.— Ayer sólo alcancé a iniciar mis observaciones sobre el proyecto en discusión.

Comencé por decir los motivos que tengo para intervenir en este debate; las vinculaciones actuales que tengo con la industria naviera, y las vinculaciones que radican en una coincidencia de mis tradiciones familiares con el origen mismo de la Marina Mercante Nacional.

Pasé, en seguida, a hablar de cómo se fundó la primera compañía de navegación chilena; de sus vicisitudes; de la incompreensión en que ha vivido y de la ninguna ayuda que ha recibido de parte del Gobierno, no obstante los sacrificios y obligaciones que ella ha soportado cuando el Estado ha necesitado sus naves.

A continuación, me referí a lo que se dice con mucha frecuencia por los señores Senadores, a saber, que esta ley tiene por fin corregir abusos de la Marina Mercante, y yo pregunté cuáles eran estos abusos. De éstos no se ha podido aducir ninguno. Si ellos hubieran existido, se habrían manifestado en ganar dinero a expensas de los intereses legítimos de la población, de los consumidores en general. Agregué que tales abusos no pueden haber existido, puesto que el negocio ha sido pobrísimos, a tal punto que, mientras en el mundo entero el material de los buques se ha renovado, en nuestras costas él ha permanecido sin renovarse a través de muchas décadas, en términos

que las naves chilenas son las más antiguas de todas las que navegan en el mundo.

Dije, en seguida, que participaban de una opinión equivocada los que creían que esta ley sólo establecía algunas trabas en contrapartida de grandes facilidades que al mismo tiempo, eran otorgadas a la Marina Mercante, y afirmé enfáticamente que esta ley no otorgaba ninguna nueva facilidad. En cuanto a la reserva del cabotaje, observé que no era un privilegio concedido a los armadores, sino que era una defensa natural que cada país establece para formarse una Marina Mercante, lo mismo que impone derechos de aduana para crearse una industria. Sin embargo, por el solo hecho de establecerse derechos de aduana, no se estima que estén disfrutando de un monopolio las industrias que se desarrollan en el interior del país. El hecho es—decía yo—que a pesar de lo que se llama un privilegio, no han podido los navieros desarrollar su industria en condiciones satisfactorias.

Las provincias del norte le han echado la culpa a las Compañías de Navegación, en especial a la Compañía Sudamericana de Vapores, del encarecimiento que sufren las legumbres al venderse en el norte, respecto de lo que cuestan en el sur. Esto de la pacotilla ha sido uno de los lugares comunes de la propaganda política y ha permitido apreciar con cuánta facilidad se inventa y se esparce una leyenda. No había quien no creyese que los armadores especulaban con los artículos y que obtenían grandes utilidades. Se necesitó que una Comisión nombrada por el Gobierno en 1935 se abocase en el terreno al estudio de la cuestión y emitiese un informe voluminoso, demostrando que el encarecimiento de las legumbres era obra de la explotación de los intermediarios y que las compañías de navegación no participaban en absoluto en esos negocios.

El señor **Alessandri**.— ¿Me permite, señor Senador?

Precisamente, la Comisión a que se ha referido Su Señoría ha recomendado uno de los artículos del proyecto, que dice relación con los itinerarios y que es uno de los artículos que las compañías no aceptan, porque presenta que hoy día los vapores llegan al

norte cuando se les ocurre, como se dice, y, además, no llevan los artículos de primera necesidad indispensables. El proyecto tiende a que los vapores tengan itinerarios fijos y estén obligados a llevar aquellos artículos.

El señor **Errázuriz**.— Por mi parte, quiero dejar bien en claro, y agradecería que no se me interrumpiera, que no existe de parte de las Compañías negociado alguno con respecto a la pacotilla.

El señor **Alessandri**.— Yo no lo he dicho, ni creo que nadie haya manifestado esa opinión.

El señor **Errázuriz**.— No creo que Su Señoría lo haya dicho pero gente ignorante y simplista lo ha manifestado.

Además, todos los vapores tienen itinerarios fijos.

El señor **Alessandri**.— Pero no los cumplen.

El señor **Errázuriz**.— Habrá veces en que una imposibilidad material se los impida.

El señor **Alessandri**.— Voy a dar lectura a un documento que he recibido de Arica en el que se me dice que los capitanes de vapores que allí llegan generalmente se niegan a recibir productos para llevarlos a Tocopilla y que aun algunas veces, después de haberlos recibido a bordo, el vapor no atraca en Tocopilla.

El señor **Errázuriz**.— Los itinerarios marítimos están sujetos a muchas contingencias y no se escapará a Su Señoría que a veces es imposible mantenerlos en el mar como se hace en tierra. Nadie manda a los elementos.

El señor **Alessandri**.— Reconozco que hay casos fortuitos, pero ocurre en el norte que lo extraordinario se convierte en lo corriente y ordinario.

El señor **Errázuriz**.— Si Su Señoría tuviese la paciencia de oírme y dominase sus nervios...

El señor **Alessandri**.— No tengo nervios.

El señor **Errázuriz**.— ...verá que el único punto que, a mi juicio, justifica que se legisle es precisamente el de la pacotilla, porque no ha podido adueñarse ningún otro cargo, y yo insisto que no es cargo

contra los armadores, sino contra el procedimiento de ciertos comerciantes.

El señor **Alessandri**. — Si he interrumpido a Su Señoría es porque no podré asistir a la sesión de siete a ocho, pues estoy examinando en la Universidad. Pido excusas a Su Señoría.

El señor **Lira Infante**. — Permítame el honorable señor **Errázuriz** hacerle una interrupción relativa a la carestía de las verduras.

Cuando hace unos tres años estuve en Arica, en compañía de algunos honorables colegas, estudiamos con el Alcalde y los regidores este problema, y se llegó a la conclusión de que la solución no estaba sólo en exigirles a las compañías navieras que hagan un servicio regular, llevando, naturalmente, estos artículos, sino en que se impidiera el abuso de los comerciantes de Antofagasta, que constantemente hacen cosas como ésta: rematan en grandes partidas las verduras, poniéndoles después precios exorbitantes y echando, a veces, al mar, las que les sobran, para que no baje el precio, en perjuicio de la población de Antofagasta.

La Municipalidad de esa ciudad hasta el momento no ha hecho nada para evitar esto.

Repito que la solución no está, pues, sólo en exigirles a las compañías navieras que hagan itinerarios más regulares, sino en que se evite este abuso intolerable de los comerciantes que están especulando con los artículos de primera necesidad.

El señor **Alessandri**. — Estoy de acuerdo con Su Señoría en que hay que adoptar una serie de medidas. Una de ellas es la construcción del Frigorífico de Antofagasta, para que haya productos frescos; pero también es indispensable que los vapores tengan itinerarios regulares y no que pasen a un puerto cuando se les ocurra.

El señor **Errázuriz**. — Decía que el informe de las Comisiones Unidas del Senado permitió rectificar el criterio de los elementos cultos y conscientes; pero dudo, sin embargo, que la masa del pueblo haya vuelto de su error. Las Compañías han ofrecido llevar ellas la verdura y colocarla en venta a mitad del precio que hoy día se

pide por el artículo. También han sugerido entregar el producto para que sea vendido en mercados municipales. Ambas soluciones han sido desestimadas y la situación sigue igual. No hay duda que el problema es difícil porque los intermediarios a quienes, en el norte como en el sur, se culpa de encarecer el costo de la vida, son chilenos como todos los demás, necesitan subsistir en alguna forma y si no hallasen el sustento en el comercio, quizás lo buscarían en algún empleo público o en la mendicidad.

La Marina Mercante chilena no ha abusado, ni ha hecho pingües negocios a costas de los consumidores ni del contribuyente nacional. El tono del primer informe de las comisiones unidas del Senado revela que se tiene la impresión de haber sido muy generosos con nuestra Marina Mercante. Dada la buena opinión que merecen mis honorables colegas, sé que hablan de buena fe y porque seguramente no han comparado el tratamiento que aquella recibe al que reciben las marinas mercantes de los demás países. El Gobierno inglés adelantó íntegra a la "Cunard Line" la suma de cinco millones de libras esterlinas para construir el "Queen Mary" y no se ha puesto jamás en el caso de recuperar el capital ni los intereses sobre lo invertido. El Gobierno francés pagó íntegramente la cantidad de mil millones de francos que costó el "Normandie" y, además de sufragar generosamente parte de los gastos anuales de los demás buques de la Compagnie Générale Transatlantique, contribuye con una subvención anual de doscientos cincuenta millones de francos para el sólo "Normandie". Gracias a una ayuda eficaz de su Gobierno, la flota comercial japonesa va multiplicando sus líneas por todas partes. En la costa del Pacífico, en Perú y en Ecuador la Cía. Sudamericana de Vapores tiene que competir con numerosas líneas subvencionadas: entre ellas la línea italiana cuyos barcos, según entiendo, reciben un millón de liras por cada viaje redondo y la Grace Line que percibe sesenta o cuarenta mil dólares, según el tipo de la nave, también por cada viaje redonde. La Compañía Chile-

na, en cambio, no recibe un solo centavo de subvención. En años pasados se le alentó con un subsidio a fin de que llegase hasta Nueva York. Era tanta la demora en pagarle esa cantidad, que la Compañía alcanzó a estar al borde de la quiebra antes de percibir la compensación por esa línea, ruinoso en aquella época. Cuando la percibió, frente a compromisos en oro, vino a recibir pesos que ya nada valían.

Todo el mundo se cree con derecho a meterse en su negocio y a imponerle condiciones; en cambio, se le regatea el apoyo nacional.

Cuando últimamente la Compañía tenía proyectado mandar construir tres nuevos vapores para su mismo servicio actual y con características parecidas a las naves que se trataba de reemplazar, intervinieron las sociedades agrícolas pidiendo que se construyesen vapores fruteros con más andar y con espacio frigorizado. Ofrecieron tomar a su cargo el mayor costo que esto significaba. Los organismos de Gobierno presionaban en el mismo sentido. En definitiva la Junta de Exportación Agrícola sólo contribuyó con cinco millones de los veinte de mayor gasto que implicaba la modificación de los planos y se endosó a los pobres accionistas, que ya llevaban varios años sin dividendo, el fardo de los quince millones restantes. En recompensa por este acto de generosidad y por este riesgo que patrióticamente han echado sobre sus hombros, se pretende ahora, con este proyecto, quitarles todo derecho de manejar su propio negocio.

El Estado, que nada aporta en ayuda de la marina mercante chilena y que somete a ésta a las mismas contribuciones de otra industria cualquiera, se otorga a sí mismo en esta ley, en la forma más injusta, el derecho a un descuento en el pasaje de sus empleados. De nada sirve decir que ese descuento prácticamente ya lo está disfrutando, porque hay mucha diferencia entre el otorgar graciosamente un descuento que puede retirarse cuando se quiera, a tener que darlo por ley, sobre todo cuando hay otro artículo que dice que los buques estarán obligados a recibir los pasajeros que se presenten.

Al pretender establecer como compulsi-

vo el descuento y al hacer extensiva a la marina mercante una disposición como ésta que rige ya en los ferrocarriles, se cometería una grave injusticia porque, además del transporte, hay en los vapores gastos de comida y de servicio sobre los cuales un descuento representa un mayor perjuicio. No creo que en los coche-comedor de los ferrocarriles haya obligación de conceder descuento alguno. Agréguese a esto que en los recorridos largos, sobre todo fuera de los límites del país, donde por tener menos pasajeros, las líneas nacionales verían con más agrado sus barcos frecuentados por el elemento oficial chileno que se dirige al extranjero, casi siempre nuestros funcionarios escogen buque de otra bandera. Sólo en Chile acontece que, a pesar de disposiciones pertinentes de los reglamentos, los Ministros pagan pasajes a su personal en vapores extranjeros, pudiendo hacerlo en uno nacional.

El señor **Valenzuela**.— Las compañías extranjeras de vapores conceden pasajes a los empleados y funcionarios públicos con el 25 por ciento de rebaja.

El señor **Errázuriz**.— También conceden ese descuento las compañías chilenas, eso sí, que voluntariamente.

El señor **Alessandri**.— Y los viajes se hacen más rápido en los vapores extranjeros que en los nacionales.

El señor **Maza**.— Solamente sucede en Chile el hecho de que habiendo buques nacionales, los viajes de un punto a otro del país se hacen de preferencia en buques extranjeros.

El señor **Errázuriz**.— Hay un reglamento a este respecto que no se cumple.

En estos días deben salir del extranjero en viaje al país los nuevos vapores mandados construir por la Compañía Sudamericana, vapores que vienen vacíos, porque hasta este momento no se ha podido conseguir que el Gobierno embarque en ellos todos los elementos que últimamente ha estado comprando para la defensa nacional.

El señor **Grove** (don Marmaduke).— Eso está demostrando que estamos en una colonia, no en un país libre.

El señor **Errázuriz**.— Hay poco espíritu patriota

Hay otra gabela inaudita a que el Estado somete a las naves chilenas y de la cual pocos se percatan: es el acarreo gratuito de las valijas postales y de las encomiendas. En todas partes del mundo ese transporte es pagado. En Inglaterra donde sólo los "tramps" o vapores de carga ocasionales son subvencionados, es el pago generoso de la mala real lo que ha permitido, en parte, el magnífico desarrollo de las líneas transatlánticas. ¿Se da cuenta el Honorable Senado que el espacio de bodega que en nuestra costa ocupan los sacos de correspondencia y las encomiendas, representa para la sola Compañía Sudamericana de Vapores, pequeña y pobre como es, una pérdida en fletes y, por lo tanto un obsequio al Estado, de cerca de 800,000 pesos al año?

No importa, aplastemos a esta marina abusadora.

El señor **Maza**.— En el proyecto se establece solamente la obligación de transportar la correspondencia.

El señor **Errázuriz**.— Insisto mucho en ésto: que parecería que el proyecto se hubiera originado en abusos de la flota mercante, en la necesidad de corregir males existentes. Pero yo pregunto ¿cuáles son esos males? Fuera del inconveniente de la pacotilla, que yo reconozco que podría tratar de remediarse, aunque no son los navieros sus causantes, para que llegasen verduras al norte con intervalos regulares y sin tener precios exorbitantes, no veo otros abusos qué corregir, ni necesidad de legislar en absoluto.

Nuestra marina mercante no pide gollerías; no desea ser favorecida en detrimento del público. Pide únicamente una razonable protección frente al extranjero. No acepta, siendo una industria lícita y de vital importancia para el país, ser sacrificada en beneficio de los usuarios, cuando a ninguna otra industria se la someta, ni podría sometérsele sin matarla, al beneficio del consumidor.

Nuestra marina no pide subvenciones si éstas han de venir acompañadas de trabas que coarten sus iniciativas. Mucho menos puede aceptar sin protestas que se le comprima en una camisa de fuerza burocrática cuando ello no viene acompañado, co-

mo es el caso ahora, de ninguna compensación.

El señor **Alessandri**.— Sí, hay algunas compensaciones.

El señor **Errázuriz**.— Muy insignificantes, honorable Senador. Posiblemente se refiere Su Señoría a aquella que permite a las compañías usar papel simple en vez de papel sellado...

El señor **Alessandri**.— Se suprimen contribuciones que significan casi millones de pesos de desembolso. Puedo dar datos sobre el particular.

El señor **Maza**.— Al decir Su Señoría que se va a pagar la burocracia, se refiere probablemente a la campaña hecha en el sentido de que el proyecto crea un personal especial en el Ministerio. Eso ha sido examinado por la Comisión y las subcomisiones y se dice en el informe que no se crea una sola función en el Ministerio de Comercio. Lo que se ha hecho en el artículo correspondiente es solamente nivelar grados de algunos empleos del Ministerio de Comercio con los correspondientes del de Relaciones.

El señor **Gumucio**.— Subir sueldos.

El señor **Maza**.— Pero no hay puestos que se creen con este pretexto.

El señor **Errázuriz**.— Pero veo que se suben grados, se aumentan sueldos, se aumentan gastos y por algo será; querrá darse mayor autoridad a ese departamento...

El señor **Rivera**.— En todo caso, no sería materia de esta ley.

El señor **Errázuriz**.— Desearía no seguir siendo interrumpido, señor Presidente; para terminar mis observaciones, creo que bastará un cuarto de hora.

Se hace inmenso caudal del beneficio que significa la reserva del cabotaje. Se llama monopolio y se justifican todas las nuevas trabas como precio del privilegio acordado a los armadores chilenos. Pero, Honorable Senado, si ese pretendido inmenso privilegio existía ya, con anterioridad al proyecto que discutimos y fué tan ilusoria protección que nuestro tonelaje grueso ha bajado desde 1930 hasta 1937, de 193,000 toneladas a menos de 142,000 toneladas. Lo que no fué suficiente protección para hacer crecer nuestra marina,

ahora se pone nuevamente a precio y sirve de fundamento para acumular toda clase de funestas gabelas. ¿Será ése sinceramente el medio más eficaz para que Chile realice su evidente vocación marítima?

El mayor inconveniente del proyecto es entregar la dirección de la marina mercante en todos sus aspectos económicos más delicados, a un Departamento dependiente del Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio. Ninguna industria puede prosperar ni habrá quién arriesgue capitales en ella si se sabe que está a merced de un grupo de empleados públicos: empleados públicos que no tienen por qué ser más perfectos que otros y que, dejándose llevar por sentimientos muy humanos, pero no por eso menos censurables de simpatías a ciertas compañías y de antipatía hacia otras, pueden producir graves trastornos y despertar, como ya ha ocurrido, fuertes recelos y violentos resentimientos. Puede ocurrir también que, sin ladearse hacia ninguna compañía, un jefe o un funcionario cualquiera de ese Departamento, investido de tan excesivos poderes, quiera extremar la nota fiscalizadora y, llevado por ese exceso de celo que tanto temía el inteligente Talleyrand, haga la vida imposible a la marina mercante en general. Cuando se especifiquen en el reglamento los poderes que se otorgan al Departamento de Transporte y de Navegación conviene tener esto presente para evitar sembrar gérmenes de males irreparables para el futuro. No es necesario, si se quiere impedir "abusos", entregar maniatada nuestra marina mercante, más de lo que ya está, a una oficina burocrática.

Según se supo cuando se discutió en nuestro Congreso el proyecto de colonización de tierras Magallánicas, en breve tiempo los ferrocarriles del Estado pondrán buques a competir con la industria particular de Puerto Montt al sur. Harta sorpresa me causó saber que han pedido y obtenido cierta ayuda anual de la Sociedad Explotadora de la Tierra del Fuego. Es el mundo al revés: la industria particular subvencionando al Estado. Pero lo que deseaba observar al respecto es que seguramente, por depender de una poderosa entidad autónoma, esos buques eludi-

rán bastante el control del Departamento de Navegación y tendremos entonces esta otra paradoja: que los buques particulares estarán más sometidos al control del Estado que los que pertenecen al propio Estado.

Y que no se diga que hago una suposición gratuita. Mi previsión se funda en el hecho de que, cuando de resultas de la caída de la moneda subieron los costos de explotación en 1932 y 1933, los Ferrocarriles del Estado alzaron sus tarifas mucho antes que se permitiese tocar las tarifas de navegación, a pesar de que los buques, cuyos seguros y cuyos pertrechos necesitan pagarse en oro, habían visto subir sus costos más ligero que los ferrocarriles.

En las Comisiones unidas que estudiaron este proyecto sé que se hizo caudal de que sus diversos artículos se asemejaban a las disposiciones legales que gobiernan a la marina mercante en la Argentina. Se dijo: ¿por qué alarmarse cuando todo lo que se propone aquí, rige ya en el país vecino? No puede haber nada más fundamentalmente distinto de este proyecto que la ley vigente en Argentina. Basta recorrer sus disposiciones una por una para darse cuenta que toda ella va encaminada exclusivamente a acumular ventajas y garantías para la marina nacional. No es una ley hostil como la nuestra.

En su artículo tercero se satisface, desde luego, con que una cuarta parte de la tripulación sea argentina y no pone exigencia alguna en lo que se refiere a la oficialidad. ¡Y hay que ver que en Argentina es mucho más grave que entre nosotros el problema de los extranjeros y la nacionalización tiene que afrontarse con mucha mayor energía! Esa cuota, modesta de por sí, el artículo, cuarto la hace obligatoria únicamente en el caso de que existan marineros en disponibilidad, de manera que si no hay marineros cesantes hay libertad como se quiera para ocupar únicamente extranjeros.

El artículo 9.º habla de la concesión de primas.

El artículo 10, estimula la construcción de buques en el país y exime de derechos los materiales que en ellos se empleen.

El artículo 12, protege a la navegación

en contra de las tarifas diferenciales de los ferrocarriles, al contrario de lo que ocurre en Chile donde a éstos se autoriza una alza de tarifas antes que a aquella.

El artículo 13, exime a las naves nacionales de los diversos derechos de navegación.

Del artículo 14 al 18 simplifica las formalidades y suprime muchas gabelas que gravan a los vapores extranjeros y todavía el artículo 29, resumiendo toda la ley que es realmente una ley inteligente de fomento, expresa textualmente lo siguiente: "El Poder Ejecutivo, al reglamentar esta ley, cuidará de exigir el minimum posible de formalidades y cargas. Se hará una revisión de los reglamentos y ordenanzas que rigen la navegación a fin de simplificarlos y ponerlos en concordancia con los términos y propósitos de la presente ley".

Compárese el proyecto chileno con la ley argentina.

Esto no encierra ninguna disposición que limite el derecho de los armadores a disponer de sus naves. Ninguna que les imponga itinerarios ni tarifas. Ninguna que, como zapato chino, comprima sus actividades bajo la amenaza de fuertes multas; ninguna que entregue su suerte a una oficina burocrática situada al interior del país. La ley chilena, además de todos esos absurdos, no menciona sino limitaciones, gabelas, fiscalización engorrosa, multas y sanciones de toda índole. Cuando se trate de reprimir el alcoholismo o el contrabando no se podrá discurrir algo más severo ni aplastador.

Ya lo sé que hay quien desea la socialización total de la flota mercante de Chile, pero yo no me dirijo en este momento a los que persiguen el cumplimiento de un desiderátum político sino a aquellos que, dentro de un criterio moderado y razonable de control del Estado, aspiran a que aquella se desarrolle y crezca. Quien desea esto último no puede ser partidario de matar la iniciativa particular y reservar la navegación para el Estado. Por algo es que aún en los países en que los ferrocarriles son del Estado éste no ha pretendido tener marina propia. Claro está que se con-

cibe perfectamente una flota mercante del Estado que sirva el litoral del propio país. Pero con eso no se satisface el deseo de ninguna nación medianamente emprendedora. La nuestra, como todas las demás, efectúa exportaciones e importaciones y aspira, con el tiempo, a transportarlas en buques con bandera nacional y a no quedar indefinidamente a merced de compañías extranjeras.

No se conoce el caso de que haya dado buen resultado una marina mercante en poder del Estado y administrada por él. Tres países, recientemente han hecho el ensayo: Estados Unidos, Australia y Canadá y en las tres partes el experimento se ha liquidado con fuertes pérdidas. No hay quien, al visitar los Estados Unidos, no haya visto en todos los puertos, amarrados en un punto excéntrico de la bahía, algunas de las naves que componían la flota que el Estado se formó. Ella está en liquidación y todas las naves buscan comprador. El colosal "Leviathan", que fué durante cierto tiempo el vapor más grande del mundo, no pudo competir con sus émulo franceses e ingleses y se vendió la semana pasada como fierro viejo en setecientos mil dólares.

Es muy difícil que una marina oficial se desarrolle fuera de los límites del propio territorio porque encontrará, seguramente, la hostilidad de las demás naciones que, si toleran en sus puertos a barcos extranjeros de propiedad particular, ven, en cambio, de muy mal ojo la intromisión de un Gobierno extraño. Pasaría algo análogo a lo que ocurre en los deportes: sólo se admite en los campeonatos olímpicos a los que actúan como pertenecientes a asociaciones deportivas particulares y no se permite participación alguna a los atletas que representan organismos oficiales. Además, el día en que el público contribuyente se sintiese como dueño de los buques, por ser de propiedad nacional, dado que nunca encuentra que está servido con la frecuencia necesaria, objetaría inmediatamente el que emprendiesen recorrido más largo ya que con ello se espaciaría la frecuencia del servicio en Chile.

El espíritu receloso de los países a que acabo de aludir, se demuestra claramente en la ley argentina. El artículo 7 autoriza

al Ejecutivo para extender las mismas facilidades de que disfrutaban las naves nacionales, a los buques extranjeros, dentro de ciertas condiciones y siempre que no recibieran subvenciones de su Gobierno. Mucho más grave sería que fuesen propiedad del Estado.

Chile, al igual que todos los países del mundo que tienen larga costa, necesita, de necesidad vital, tener una marina mercante propia. A este imperativo genérico se agrega en el caso nuestro un estímulo aun más poderoso para desarrollar nuestra flota.

El nuestro, es un país pobre cuya riqueza agrícola, mientras no se altere el régimen de lluvias, será siempre pequeña y cuya riqueza minera fluctúa con oscilaciones profundas, según el caprichoso mercado de metales del mundo. De manera, que tenemos que encontrar recursos en el mar. El mar no sólo puede proporcionarnos comida en forma mucho más amplia de lo que lo ha hecho hasta ahora, sino que puede proveernos también de sólidas rentas y suculentas divisas si nos mostramos capaces de cierta amplitud de miras y nos liberamos de la pequeñez de criterio que se revela en muchas de nuestras actuaciones. Hay que crear en nuestro pueblo la afición al océano; hay que impulsarlo hacia una vocación marítima. Sueño con un Chile que, imitando a Noruega, país tan similar al nuestro en su conformación física, equie buques y los lance a comerciar por el mundo, llevando a todas partes la bandera nacional y trayendo de todas partes las utilidades ganadas.

El chileno es emprendedor y no hay razón ninguna porque nuestra marina, ampliamente estimulada y nuestro pueblo, entusiasmado hacia esa nueva actividad, no registren éxitos análogos a los de Noruega, Holanda o Grecia. En cambio, si en éstos tres países se hubiese dictado una ley como ésta y si a sus buques se les exigiese la enorme tripulación que se exige en los vapores chilenos, Holanda habría perdido sus colonias y estaría relegada al nivel de una potencia de décima categoría y Noruega y Grecia, lejos de haber acumulado la opulencia que les ha permitido cultivarse e influir en el mundo, estarían llevando una vida que las abruptas montañas en un

caso y la aridez de los campos en el otro, mantendrían dentro de los límites de una angustiosa miseria.

La disposición más grave que encierra este proyecto es la que exige autorización del Presidente de la República para poder vender al extranjero las naves chilenas. No me voy a referir al aspecto inconstitucional de la cuestión, ni menos a lo que ella encierra de atentario contra el derecho de propiedad, porque aunque éstos aspectos tienen cierta importancia, sobre todo para legisladores tan acuciosos como lo son mis honorables colegas, quiero mantenerme exclusivamente en el terreno práctico. A pesar del cariño que siento por esta industria y del interés, afortunadamente no muy cuantioso que tengo en ella, he tratado de ser lo más objetivo posible y de colocarme exclusivamente en el punto de vista de un patriota quien, convencido de la imprescindible necesidad de que poseamos una flota mercante, se esfuerce serenamente por prever y adoptar aquel régimen que, permitiendo a esa marina prosperar honradamente, satisfaga plenamente los intereses nacionales.

La disposición a que me refería, contenida en el artículo 38, es lo más ingenioso que pudo discurrirse para impedir que tengamos buques nuevos. El prohibir la libre exportación de un producto, sea una cosecha agrícola o un metal o una nave, equivale a formar un mercado cerrado y esto significa quitarle a ese producto su valor mundial y depreciarlo al nivel del mercado nacional. Chile es un país pobre, de modo que ese nivel tiene que ser bajísimo.

¿Quién llevaría, pregunto yo, una obra de arte a Italia cuando sabe que ahí existe esta misma exigencia de un permiso para sacar cuadros y estatuas y una persona que se vé necesitada de vender no tiene opción a recibir el alto precio que esos objetos, quizá, costaron en el extranjero sino el muy deprimido que es susceptible de desembolsar un eventual comprador en un país en que no existen grandes capitales?

Lo mismo aquí. ¿Quién va a ser tan cándido de mandar a construir vapores a astilleros extranjeros, pagando, naturalmente el precio del mercado mundial para, junto con entrarlos a Chile, verlos pescados en

la trampa de este artículo y ver sometida su libre disposición al beneplácito de una autoridad política, interesada por supuesto en complacer a ciertos sectores de la opinión que no tendrán escrúpulos en presionar porque se les dé un servicio barato aunque él signifique una pérdida para el industrial? Es claro, que si los nuevos buques que pudieran encargar los armadores chilenos produjesen una utilidad suficiente no habría interés en venderlos al extranjero; pero si su explotación no resultase remunerativa y el Presidente de la República objetase su venta al extranjero tendrían que enajenarse por mucho menos que su valor de costo. Por eso dije que establecería una depreciación automática sobre todo buque nuevo traído a Chile y, como ningún armador estaría dispuesto a sufrir ese perjuicio, no habría la menor esperanza que se trajesen naves nuevas y buenas.

Con frase muy exacta decía alguien el otro día que prohibir la venta equivale a prohibir la compra. Si no se compran naves los naufragios y el desguace se encargarán de reducir pronto nuestra flota a cero.

¿A qué recursos se ha acudido para atraer nuevos capitales extranjeros a Chile? A uno muy sencillo y terriblemente elocuente en este caso. Se nos ha enviado un proyecto de ley autorizando la libre salida de los intereses y capitales que se traigan en el futuro. ¿Por qué? Porque desde que se establecieron las trabas del Control de Cambios no ha llegado un peso del extranjero.

¿Seremos más liberales con el capital extranjero que con el capital chileno?

Si ello ocurre quiere decir que, a pesar de tantas declaraciones contra el imperialismo extranjero, muy injustas, en la mayoría de los casos, se quiere que, en lo más delicado como es la movilización en nuestra propia costa, quedemos entregados a naves extranjeras.

El país no debe temer verse traicionado por su marina mercante. Ninguna compañía sería vendió sus naves cuando éstas se valorizaron mucho durante la Guerra Europea. Si no, que lo diga el honorable señor Bórquez: ¿qué fortuna tendría ahora si hubiera vendido sus naves?

La eventualidad para la cual necesitan libertad es para un rendimiento insuficiente. Siempre cabría, por parte del Estado, en un caso legítimo, una ley rápida de expropiación. Este artículo monstruoso no asegura, en cambio, compensación alguna.

Si hubiese existido una ley semejante años atrás la opinión pública que se manifestó tan airada por la venta del "Aconcagua" y del "Teno" la habría seguramente impedido. Ello habría acarreado la falencia de sus dueños y a estas horas ya no existiría la Compañía Sud-Americana de Vapores. El empeño que se gasta por parte de ciertos senadores en la aprobación de este artículo es la mejor advertencia del grave peligro que él entraña, porque aquella que se ejercita por hombres cultos y que no son movidos por intereses propios da la medida de la presión que el público simplista ejercitaría para impedir la enajenación de los buques.

Aunque se paliara esta disposición limitándola a los casos en que las naves hubiesen recibido una subvención, no se evitarían sus consecuencias dañinas porque ningún naviero correría al albur, a trueque de recibir lo que representaría sólo una fracción del interés legítimo sobre el capital invertido, de ver depreciado el capital mismo. Sólo sería legítima cuando el Estado hubiese contribuido a la construcción de la nave, por lo menos con la mitad de su costo, pero me parece más natural que ésto se deje para el contrato que el Estado en esa eventualidad habrá, sin duda, de celebrar con la firma beneficiada y en que se estipularán las diversas condiciones.

Ya que hablo de subvención debo agregar lo siguiente:

Sé que muchos honorables Senadores se esfuerzan por tranquilizar a los armadores, alarmados por el presente proyecto de ley, diciéndoles que son partidarios de subvencionar a la marina mercante. Una larga experiencia, la induce a pedir que más bien, no la subvencionen; pero, tampoco la asfixien. Las subvenciones, aunque se establezcan por ley, se pagan tarde, mal o nunca y, como en mérito de la subvención, la burocracia nacional se cree con derechos omnímodos sobre las naves, resulta que el

oxígeno llega cuando ya la asfixia se ha producido.

He hablado con serenidad porque sé que me dirijo a hombres sinceros. No hay uno solo, seguramente, de mis honorables colegas que no sea partidario de fomentar el crecimiento de nuestra marina mercante; yo apelo a su recto criterio y les ruego creerme cuando, con conocimiento de causa les digo que esta ley será funesta para aquélla en la mayor parte de sus disposiciones. La actual ley de Cabotaje es buena y bastaría completarla con algunas disposiciones referentes al espacio destinado a la pacotilla para impedir el único inconveniente que se ha podido aducir en su funcionamiento y que no ha sido obra, ni si-

quiera ese, de la voluntad de las Compañías.

Confío en que mis palabras habrán de ser oídas.

Con lo dicho, pongo fin a mis observaciones, agregando sólo lo siguiente: a pesar del derecho que me otorga el artículo 140 de nuestro Reglamento y renunciando a hacer uso de él, me abstendré en las votaciones relativas a este proyecto.

El señor **Cruchaga**. (Presidente). — Habiendo llegado la hora, se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión a las 4 P. M.

Antonio Orrego Barros
Jefe de la Redacción

