

SESION 17.A EXTRAORDINARIA, EN MARTES 28 DE DICIEMBRE DE 1937

(ESPECIAL)

(De 7 a 8 P. M.)

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CRUCHAGA

SUMARIO

Continúa la discusión sobre el proyecto de ley de cabotaje y queda pendiente el debate.

Se levanta la sesión.

ASISTENCIA

Asistieron los señores:

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

Y los señores Ministros de Hacienda y de Defensa Nacional.

ACTA APROBADA

Sesión 15.a extraordinaria en 28 de diciembre de 1937 (Especial)

Presidencia del señor Cruchaga

Asistieron los señores Alessandri, Barrueto, Bórquez, Bravo, Concha Aquiles, Durán, Errázuriz, Figueroa, Grove Hugo, Gumucio, Guzmán, Haverbeck, Lira, Meza, Michels, Pradenas, Rivera, Ríos, Rodríguez, Sáenz, Schnake, Silva, Ureta, Urrejola, Valenzuela y los señores Ministros de Relaciones Exteriores y Comercio y de Salubridad Pública y Asistencia Social.

El señor Presidente da por aprobada el acta de la sesión 13.a, en 22 del actual, que no ha sido observada.

El acta de la sesión 14.a, en esa 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:

Mensaje

Uno de S. E. el Presidente de la República, con el cual inicia un proyecto de ley que concede derecho a ciertos empleados públicos para hacer las imposiciones en la Caja de Empleados Públicos y Periodistas que correspondan al período que indica en el cual estuvieron cesantes.

Pasó a la Comisión de Hacienda.

Oficios

Tres de S. E. el Presidente de la República:

Con el 1.º manifiesta la urgencia en el despacho de dos suplementos a los Presupuestos de Guerra y Aviación.

Se mandó agregar a sus antecedentes.

Con el 2.º comunica que ha resuelto incluir entre los asuntos de que puede ocuparse el Congreso en la actual legislatura, el proyecto modificatorio del artículo 139 de la Ley General de Ferrocarriles.

Se mandó archivar.

Con el 3.º comunica que ha retirado de los asuntos de que puede ocuparse el Congreso en la presente legislatura el proyecto sobre exención de impuesto a la renta de los dividendos percibidos por determinadas sociedades anónimas.

Se mandó archivar.

Dos de la Honorable Cámara de Diputados:

Con el 1.º aclara un error en que incurrió al tramitar el proyecto sobre indemnizaciones al personal de las Fuerzas Armadas que perdió sus especies con motivo del incendio del vapor Biobío, y somete nuevamente al Senado el texto definitivo del mismo.

Con el 2.º comunica que ha aprobado con las modificaciones que expresa el proyecto de ley del Senado sobre simplificación de los trámites para la constitución de las sociedades colectivas, anónimas y de responsabilidad limitada.

Quedaron para tabla.

Uno del señor Ministro del Interior, con el cual contesta el oficio número 420 que se le dirigió a nombre del honorable Senador don Alejo Lira en que pedía se entregaran los Servicios de Alcantarillado y Agua Potable de Osorno a la Municipalidad de dicha ciudad.

Se mandó poner a disposición de los señores Senadores.

Informes

Uno de las Comisiones Unidas de Relaciones Exteriores y Defensa Nacional, recaído (por segunda vez) en el proyecto de ley de la Cámara de Diputados sobre Cabotaje; y

Uno de la Comisión de Defensa Nacional, recaído en el proyecto de ley iniciado en un mensaje de S. E. el Presidente de la República, sobre modificaciones a la ley número 5,946 relativa a reclutamientos, nombramientos y ascensos del personal de las instituciones armadas.

Quedaron para tabla.

Moción

Una de los honorables Senadores don José Maza, don Arturo Ureta y don Marma-

duke Grove, con la cual inician un proyecto de ley para incluir al Capitán don Francisco Moscoso Cornejo en los beneficios del decreto ley número 301 modificado por el decreto ley número 627.

Pasó a la Comisión de Asuntos Particulares de Gracia.

Presentaciones

Una de la Confederación de la Producción y del Comercio, en que hacen observaciones al proyecto de ley de Medicina Preventiva.

Otra de la misma Confederación con la cual formula observaciones al proyecto de ley de cabotaje.

Se mandaron agregar a sus antecedentes.

ORDEN DEL DIA

Proyecto de ley de la Cámara de Diputados sobre reformas a la ley de cabotaje

El señor Presidente pone en discusión general este negocio.

Se da lectura al informe de la Comisión, y durante ella hacen observaciones los señores Errázuriz, Silva Cortés, Bravo y Lira.

Usan en seguida de la palabra los señores Valenzuela, Lira y Silva Cortés.

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

Se levantó la sesión.

CUENTA

Se dió cuenta:

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

Santiago, 28 de diciembre de 1937. — La

Cámara de Diputados ha tenido a bien prestar su aprobación al informe emitido por la Honorable Comisión Mixta Especial designada de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 51 de la Constitución Política, para estudiar y proponer la forma y modo de resolver las dificultades producidas en la tramitación del proyecto de ley sobre impuesto de internación al petróleo y fusión de las Cajas de Crédito Minero y de Fomento Carbonero.

Lo que tengo a honra de poner en conocimiento de V. E.

Acompaño los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. E. — **Gregorio Amunátegui.** — **Julio Echaurren O.**, Secretario.

2.º Del siguiente informe de la Comisión de Gobierno:

Honorable Cámara:

Vuestra Comisión de Gobierno ha tomado en consideración el proyecto de ley, remitido por la Honorable Cámara de Diputados que reforma algunos artículos de la ley general de Servicios Eléctricos, aprobada por decreto con fuerza de ley número 244, de 15 de mayo de 1931.

Las enmiendas que se introducen obedecen al propósito manifestado en el preámbulo del Mensaje del Ejecutivo que sirve de origen al citado proyecto, de dar a la Dirección General de los Servicios Eléctricos los medios eficaces, de que hoy día carece, para obligar a los concesionarios de empresas de servicio público de distribución de energía eléctrica para alumbrado y usos industriales, a suministrar un servicio eficiente.

La ley actual consulta únicamente para el caso de deficiencias en el servicio de las empresas eléctricas la aplicación de multas, sanción que en la práctica ha resultado contraproducente para el fin que se persigue, pues viene sólo a agravar la situación de la empresa afectada, obligándola a efectuar desembolsos de dinero que en muchas oca-

rio perderá todos sus derechos, y las obras hechas, materiales, abastecimientos, etcéte-Eléctricos y de don Marcial Mora, en representación de la Asociación de Empresas de Servicio Público, estudió con todo detenimiento cada una de las disposiciones del proyecto, prestándoles su aprobación con las enmiendas que más adelante se indican, que tienden a precisar y a aclarar algunos conceptos.

La Comisión además ha creído conveniente alargar un poco los plazos un tanto reducidos que el proyecto da al concesionario para librarse de la caducidad de sus concesiones y consecuentemente de la liquidación o pérdida de los capitales que haya invertido.

No obstante lo dicho, por informaciones que le suministraron, la Comisión ha debido hacer una excepción respecto de la Empresa de alumbrado público eléctrico de la ciudad de Ovalle, que desde hace más de tres años se encuentra en poder de la Dirección de los Servicios Eléctricos, después de haberse agotado todos los recursos que las leyes franquean para exigirle un buen cumplimiento de sus deberes para con el público consumidor que desde antiguo padece de las deficiencias de un pésimo servicio de alumbrado. El artículo transitorio que os proponemos vendrá a remediar de inmediato la situación en que hoy se encuentra la indicada ciudad de Ovalle.

El inciso final del artículo 59 reproduce textualmente el precepto contenido en el decreto con fuerza de ley número 244 que rige los servicios eléctricos del país, por el cual se establece que "si al segundo remate ministre, y se establece además un proceso el proyecto que motiva este informe, consulta una nueva causal de caducidad del decreto de concesión, que se funda en el mal siones servirían para el mejoramiento del propio servicio.

Con el objeto de remediar esta situación, dimiento expedito para la rápida liquidación de una empresa cuya concesión ha sido declarada caducada.

La Comisión con la concurrencia de los estado de conservación de las instalaciones y en la mala calidad del servicio que se su-Diputados por Coquimbo señores Alfonso y

Marín, del señor Director de los Servicios ra, pasarán a ser de propiedad del Estado."

La Comisión ha acordado proponer el cambio de esta disposición por la que se indica más adelante y cuyos términos se ajustan a las normas consultadas en nuestro Código de Procedimiento Civil para la su-basta de los bienes embargados.

En mérito de lo expuesto, tenemos el honor de recomendaros la aprobación del proyecto con las siguientes enmiendas:

Artículo 1.o

Sustituirlo por el siguiente:

"Artículo 1.o Agréganse al artículo 56 de la ley general de servicios eléctricos, aprobada por decreto con fuerza de ley número 244 de 15 de mayo de 1931, el siguiente número 4.o, quedando el 4.o actual como número 5.o:

"4.o Si el estado de conservación de las instalaciones de una concesión de servicio público y la calidad de éste no responden a las exigencias de la ley, reglamentos o decreto de concesión que el concesionario está obligado a cumplir, siempre que requerido por la Dirección General de Servicios Eléctricos para mejorarlos, no remediare esta situación en un plazo no inferior a seis meses."

Artículo 2.o

En el artículo 58 a que se refiere, efectuar las siguientes enmiendas:

En el inciso 1.o cambiar la palabra "valorización" por "tasación."

En el inciso 2.o cambiar "valorización" por "tasación" y agregarle la siguiente frase final: "y de acuerdo con las normas fijadas en el reglamento de explotación.

Sustituir en el inciso 3.o la frase que dice: "a fin de que en un plazo, que no podrá exceder de diez días", por esta otra: "a fin de que en el plazo que fije el Presidente de la República y que no podrá ser inferior a 30 días"; agregar después de "artículo 56, 6"; "el total requerido"; reemplazar la cita que dice: "número 5.o no se presentaren interesados, el concesionario del mismo artículo" por: "número 4.o del

mismo artículo; y después de "30 días", agregar la siguiente frase: "a partir del vencimiento del plazo anterior."

Artículo 3.º

En el artículo 59 a que se refiere, efectuar las siguientes enmiendas:

En el inciso primero sustituir la parte inicial que dice: "Transcurridos diez días desde la fecha del respectivo decreto de caducidad que indica el artículo 58, sin que el concesionario haya depositado a la orden de la Dirección la suma a que se alude en el artículo 58, inciso 3.º", por esta otra: "Transcurrido el primer plazo fijado por el decreto de caducidad, sin que el concesionario haya depositado a la orden de la Dirección la cantidad correspondiente de acuerdo con lo dispuesto por el inciso 3.º del artículo 58."

En el inciso 2.º sustituir la frase: "deberá proporcionar el servicio eficiente a que alude el número 5.º del artículo 56" por esta otra: "deberá cumplir con las exigencias a que se refiere el número 4.º del artículo 56."

En el inciso 3.º suprimir las palabras finales "para la subasta."

En el inciso 5.º cambiar "valoración" por "tasación".

En el inciso 7.º decir "en que se hubiere incurrido" en vez de "en que hubiere incurrido."

Sustituir el inciso final por los siguientes:

"Si no se presentaren interesados al segundo remate se llamará a un tercero, que deberá efectuarse dentro de 20 días sin fijación de mínimo."

"Este remate se anunciará en la forma establecida en el inciso 4.º de este mismo artículo y para ser admitido a la subasta será necesario depositar a la orden de la Dirección, en dinero o vale vista, la suma que ésta fije en cada caso."

Agregar al final del proyecto el siguiente artículo transitorio:

Artículo transitorio

"Autorízase al Presidente de la Repúbli-

ca para que previo informe de la Dirección General de Servicios Eléctricos y sin atenderse a los trámites que fija la presente ley, dicte el decreto que declare la caducidad de la concesión para el servicio público eléctrico de la ciudad de Ovalle."

Con el objeto de ilustrar a los señores Senadores, copiamos a continuación los artículos de la ley vigente cuya modificación se propone:

Artículo 56. Las concesiones definitivas de servicios eléctricos caducarán:

1) Si el concesionario no firmase la escritura pública a que debe reducirse el decreto de concesión.

En el caso de servicio público o de mercedes de agua no podrá extenderse la escritura pública sin haberse hecho efectiva previamente la garantía a que se refiere el inciso 6.º del artículo 20.

2) Si no se iniciaren los trabajos dentro de los plazos respectivos;

3) Si no se hubieren ejecutado por lo menos los dos tercios de las obras dentro de los plazos establecidos; y

4) En los demás casos que establece la presente ley.

La caducidad será declarada por decreto del Presidente de la República.

Artículo 58. Cuando la caducidad de una concesión de servicio público o de servicio privado que utilice bienes nacionales de uso público, se produjere por la causa establecida en el número 3.º, del artículo 56, el Presidente de la República ordenará la transferencia de la concesión en subasta pública sobre la base de una valoración de las obras ejecutadas, materiales, aprovisionamiento y demás bienes y derechos afectos a la concesión, efectuada por la Dirección, la cual tomará posesión de dichos bienes.

La transferencia de la concesión importa la transferencia de los derechos de servidumbre creadas en favor del primitivo concesionario por la presente ley.

Artículo 59. Las bases de la licitación fijarán la garantía que los proponentes deberán acompañar, a su propuesta, para asegurar la completa terminación de las obras.

Las propuestas podrán ser por valor inferior al de tasación.

El diez por ciento del valor de adjudicación ingresará en arcas fiscales.

Del noventa por ciento restante se deducirán los gastos en que hubiese incurrido y el saldo se entregará al propietario de la concesión caducada.

Si no se presentaren interesados a esta primera licitación se convocará a una segunda sobre las mismas bases, después de un intervalo de tres meses por lo menos.

Si a esta segunda licitación no concurrieren interesados, el concesionario perderá todos sus derechos y las obras hechas, materiales, aprovisionamiento, etc., pasarán a ser propiedad del Estado."

Sala de la Comisión, a 23 de diciembre de 1937. — **Rafael L. Gumucio V.** — **Hernán Figueroa.** — **Fernando Alessandri R.** — **G. González Devoto**, Secretario de la Comisión.

Debate

Se abrió la sesión a las 7 P. M., con la presencia en la Sala de 32 señores Senadores.

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

El acta de la sesión 15, en 28 de diciembre, aprobada.

El acta de la sesión 16, en 28 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.

PROYECTO SOBRE EL PETROLEO

El señor **Lira Infante**. — Desearía saber si ha llegado a la Mesa el proyecto de ley despachado por la Cámara de Diputados y propuesto por la Comisión Mixta para solucionar las dificultades originadas con motivo del proyecto sobre el petróleo.

El señor **Secretario**. — Hace sólo un momento que ha llegado a la Mesa, señor Senador.

El señor **Lira Infante**. — Ruego al señor

Presidente se sirva incluirlo en la Cuenta de la presente sesión.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Se incluirá en la Cuenta, señor Senador.

PROYECTO SOBRE CABOTAJE. — PROTECCION A LA MARINA MERCANTE NACIONAL

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Continúa la discusión general sobre el proyecto de ley de cabotaje y con la palabra el honorable señor **Silva Cortés**.

Puede continuar Su Señoría.

El señor **Silva Cortés**. — Con la posible brevedad, deseo decir en esta discusión general cuales son los fundamentos principales de la ley cuya proposición se hace en el informe de las Comisiones Unidas de Relaciones Exteriores, Comercio y Defensa Nacional; y los motivos especiales de la activa y entusiasta participación que yo he tenido en su preparación.

Chile tiene señales y situaciones especialísimas que dan a este interesante problema de interés nacional importancia considerable.

Es uno de los países con mayor extensión de costas en relación con su superficie territorial. Está geográficamente situado en el último extremo del continente sudamericano. Fué en época pasada beneficiado con el tránsito que después disminuyó considerablemente, por la apertura de nuevas vías y otros factores inevitables.

No tiene en cantidades suficientes esos productos o cargas pesadas de exportación que han sido factor o elemento esencial para el mantenimiento de marinas mercantes nacionales en otras naciones. Nuestros productos de exportación atraen las naves extranjeras cuando para ellos hay mercados y esas mismas naves hacen la importación; y, si se les permitiera, harían el cabotaje en sus viajes, en condiciones favorables, aunque sin constancia o regularidad.

Chile, a la vez, necesita que su pabellón se mantenga en los mares y no desaparezca, porque es por excelencia un país marítimo.

También necesita que haya una población de chilenos que trabajen en el mar y vivan

en el mar y en los anexos o complementos de la industria de la navegación.

No podemos confiar solamente en los medios o circunstancias naturales del orden económico e industrial, para que exista nuestra marina mercante. Somos pobres. Tenemos pocos e insuficientes capitales para esa industria. Además, la navegación tiene a veces cambios trascendentales, provocados por perturbaciones violentas y pasajeras.

Todos sabemos que en casi todas las naciones, en un tiempo se desvaloran los buques, el tonelaje y los fletes, hasta ofrecerse por ínfimos precios; y en otros tiempos suben esos valores enormemente para transformarse en grandes negocios, porque causas políticas o económicas así lo determinan en forma incontrarrestable.

En consecuencia, para que en Chile se mantenga una marina mercante permanente, es absolutamente necesario un conjunto o sistema de protecciones o favores especiales del Estado.

Los medios artificiales, o sea las leyes o actos gubernativos que otorguen subvenciones, reservas, monopolios, facilidades de cambio, régimen tributario de excepción, u otras medidas extraordinarias, son elementos esenciales para que en Chile pueda existir constantemente una cantidad mínima de naves chilenas en esta parte sur del Océano Pacífico.

Además, esa marina mercante es una preciosa reserva de la Patria, porque en casos de peligros o conflictos es complemento necesario de la marina de guerra y de defensa.

Los Senadores que informan este proyecto de ley y los Ministros de Relaciones Exteriores y Comercio y de Defensa Nacional que, por encargo del Presidente de la República nos han acompañado en el estudio y preparación, todos deseamos, pues, patrióticamente, como seguramente lo desean todos los congresales y todos los chilenos, mantener, fomentar y prestar protección a la marina mercante nacional.

Hay inexactitudes y profunda injusticia en los cargos que con estrépito y publicidad se han hecho contra las Comisiones y el proyecto; y aunque después se han dado explicaciones y atenuado los términos o fra-

ses, como los ataques han tenido amplísima publicidad, necesitamos aclarar nuestra situación y nuestros propósitos en esta discusión general.

Yo creo que todos somos partidarios de dar subvenciones; de otorgar por ley la reserva del cabotaje en favor de naves chilenas; de facilitar a las empresas de navegación el incremento de sus negocios y de prestarles en el orden tributario y en otras materias todos los posibles y razonables servicios y privilegios que una nación como Chile pueda darles, porque se trata del interés nacional superior de la Patria, para la cual esas empresas son de la más evidente e incontestable utilidad.

Esta es la verdad en cuanto al criterio con que hemos procedido en este proyecto.

Es de la más elemental conveniencia y aún de justicia, que el Gobierno de la República tenga alguna intervención eficaz, moderada y razonable, en las tarifas y los itinerarios de esas empresas que hacen servicios públicos de cabotaje.

Se trata de un asunto importante del Comercio Marítimo y tenemos un Ministerio de Comercio.

También se trata de la navegación y tenemos un Ministerio de Marina.

Además, hay interés público superior que debe considerarse cuando, para servir al país, se otorgan privilegios, favores o sistemas de excepción a personas o empresas particulares.

En estas materias, en los detalles del proyecto, pueden presentarse modificaciones que lo mejoren, aunque las Comisiones informantes creen que todo está bien. No podemos ni debemos impedir la discusión pública y la mejor preparación posible de una ley tan importante.

En lo que yo creo que el Senado debe ser inexorable es en una de las cuestiones más delicadas del proyecto; en los asuntos o disposiciones que son materia de los más fuertes y duros ataques contra la obra de la mayoría de las comisiones citadas.

Si el Estado o la Nación, si el Fisco u otros organismos semifiscales, si los ciudadanos en general que viven el Derecho Común y soportan las cargas generales, con propósitos de interés de la Patria, en for-

mas directas o indirectas, hacen excepciones otorgando algo especial de que otros en Chile no gozan, a personas o empresas para construir naves, para arrendarlas, para traerlas del exterior, para hacer el comercio de cabotaje y para otros fines, justo es que esas empresas y personas ganen y prosperen, que se enriquezcan e incrementen; pero al mismo tiempo es igualmente justo, por lo menos, que en algo sirvan a la Nación que les da su protección y sus favores; y que arbitrariamente, solo por exagerar un negocio o por ganar más, no puedan ellas enajenar arbitrariamente al extranjero esas naves que pueden ser necesarias en las aguas del mar chileno.

No se trata de prohibiciones, ni de embargos. No se ha pensado jamás en cosa alguna injusta. Se trata solo que se solicite permiso o autorización del Presidente de la República para la enajenación al extranjero de una nave chilena cuyo empresario la use con los privilegios y favores que Chile da para que haya naves chilenas y para que nuestra bandera chilena no desaparezca de los mares cuando puede la Patria necesitar que ella se mantenga en un mínimo de buques o vapores.

Esta es la gran cuestión y yo la expreso claramente al pueblo en este instante. No queremos perseguir ni destruir. Queremos favorecer, proteger, indemnizar; pero, a la vez, no queremos que por las exageraciones de un negocio particular, cuando la Nación protectora necesita que una nave protegida esté en Chile, se vende al extranjero sin noticias del Presidente de la República, responsable de la seguridad y la defensa de la Patria y del bien común del pueblo chileno.

El permiso se otorgará siempre, salvo en raros casos de justificadas excepciones. Se refiere solo, exclusivamente, a naves de cabotaje con privilegio. Nunca se negará por capricho. En todo caso, se trata de algo superior al interés particular; y en Chile siempre hay generosas indemnizaciones.

Todo lo demás del proyecto no presenta dificultades.

Yo ruego a todos mis honorables colegas que tengan la bondad de creer que yo respeto las opiniones contrarias a la mía y

que reconozco el patriotismo y los elevados y rectos propósitos que les inspiran; y, si al decir algo que no les agrada sobre estas materias he hablado con viveza y sin la moderación que siempre deseo usar en los debates, crean ellos, a su vez, que lo he hecho porque he conocido la altura de miras y los sanos propósitos de bien público que han animado a todos los que han intervenido en la proposición de ley que estamos examinando.

Nada hay en nuestro Derecho Constitucional contrario al proyecto de ley que el Senado está discutiendo.

Por exigirlo el interés nacional se pueden expedir leyes que limiten en algunos casos las libertades de comercio y de las industrias. Proceden en tales casos indemnizaciones o justas compensaciones.

En el caso de la marina mercante de cabotaje, se trata de empresas o personas que de la Nación reciban algo, para dar algo en cambio. Se piensa también en eventos inciertos del futuro sobre la defensa nacional. Y, en general, se trata del bien común, o sea de legislar sobre intereses y necesidades superiores de la República.

El señor **Morales**. — Invitamos al nuevo socialista de estado a sentarse en nuestros bancos.

El señor **Rivera**. — Pido la palabra.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Tiene la palabra el señor Senador.

El señor **Rivera**. — Quiero decir algo que se refiere a la tramitación de este proyecto.

Yo no conocía las razones que indujeron al Gobierno a mandar este proyecto al Congreso y me permití solicitar de la Mesa que se me facilitara el mensaje.

Es sabido que de acuerdo con la Constitución, un proyecto de ley tiene origen en mociones de los Senadores o de los Diputados, o en la iniciativa del Presidente de la República. Pero este mensaje no viene firmado por el Presidente de la República. No sé si en estas condiciones puede seguir tramitándose el proyecto.

Tiene la firma del honorable ex Ministro de Relaciones Exteriores y Comercio, nuestro actual Presidente; pero no la firma del Presidente de la República.

Desearía saber en qué forma puede se-

guir tramitándose un proyecto de esta especie, que no tiene origen constitucional legítimo.

Quiero hacer esta cuestión previa; después me ocuparé del proyecto mismo.

El señor **Guzmán**. — No se trata de un mensaje sino que de una moción que puede considerarse como mensaje por el hecho de haber sido incluido el proyecto en la Convocatoria, lo que deja entender que lo patrocina el Ejecutivo.

El señor **Rivera**. — Aquí tengo un mensaje que dice:

Conciudadanos del Senado y de la Cámara de Diputados... Lo mismo que empiezan todos los mensajes del Ejecutivo. Da algunas razones, que a mi juicio no justifican la aprobación del proyecto y sigue el texto. Al final dice Santiago (sin fecha) y aparece la firma del honorable señor Cruchaga, ex Ministro de Relaciones Exteriores y Comercio. No está la firma del Presidente de la República.

El señor **Bravo**. — No es ese el proyecto que se discute, honorable Senador.

Se trata de otro, aprobado por la Honorable Cámara de Diputados.

El señor **Rivera**. — Yo he averiguado el origen de este proyecto y se me ha informado que proviene de un mensaje del Ejecutivo, cosa que no encuentro.

El señor **Bravo**. — Está en un error Su Señoría.

El señor **Guzmán**. — Está equivocado el honorable colega.

El señor **Rivera**. — Si estoy equivocado, sería fácil demostrármelo mostrándome la moción.

El señor **Guzmán**. — Yo puedo dar algunas explicaciones sobre el particular a Su Señoría. No las necesita, por lo demás, pues el honorable señor Rivera era Presidente de la Cámara de Diputados, en el período pasado, y recordará que este proyecto tuvo su origen en una moción del honorable señor Urrutia (Diputado del período pasado) y del que habla. De manera que se está tratando un proyecto en segundo trámite constitucional.

Sa Excelencia el Presidente de la República resolvió incluir este proyecto en la convocatoria. Eso es todo.

El señor **Rivera**. — ¿Hay moción, por fin?

El señor **Maza**. — El impreso que tengo a la mano comienza así:

Con motivo de las mociones y demás antecedentes... etc.

El señor **Secretario**. — El honorable señor Rivera me pidió el mensaje del Ejecutivo y yo le envié lo que me pedía.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Pero lo incluido en la convocatoria es la moción presentada a la Honorable Cámara de Diputados.

El señor **Rivera**. — Solamente quería saber el origen del proyecto y si procede continuar su discusión.

El señor **Maza**. — No puede haber dudas sobre si se puede seguir tratando de esta materia, pues el proyecto tuvo su origen en una moción, que ha sido modificada después por la Comisión informante y está incluido en la convocatoria.

El señor **Rivera**. — Si se trata de una moción que está informada, no cabe dudas sobre el particular, pero no ha ocurrido que yo, para imponerme de las razones que habrían inducido a los promotores de esta ley a someterla a la aprobación del Congreso, solicité el mensaje del Presidente de la República creyendo que esta ley tenía como origen un mensaje del Primer Mandatario de la Nación, y me he encontrado con que el mensaje no trae la firma de S. E. el Presidente de la República.

No conozco los motivos en que está fundamentada la moción y demás antecedentes a que se refiere el oficio de la Cámara de Diputados y en virtud de los cuales aprobé este proyecto; pero leyendo el proyecto de mensaje, que seguramente debe consignar las opiniones del Gobierno y los fundamentos que ha tenido para que se dicte una ley de esta especie, proyecto de mensaje que lleva la firma prestigiosa del ex Ministro de Relaciones Exteriores y actual Presidente del Senado, me encuentro que no hay ninguna razón de peso que aconseje la aprobación de este proyecto, y solo aparecen algunos conceptos generales sobre la conveniencia de proteger a la Marina Mercante Nacional, protección que no se encuentra en el proyecto, pues sus disposiciones establecidas sin ser ni solicitadas ni acep-

tadas por esos industriales, lejos de significar una protección importan un perjuicio para los navieros.

De manera que estas disposiciones lejos de proteger a esa industria naviera, la va a perjudicar, a dañar con detrimento de los intereses nacionales. La intervención exagerada del Estado en los negocios particulares, aleja a los capitalistas, pero habrá muy pocas personas dispuestas a invertir capitales si éstos van a estar bajo la tutela del Estado, cuyos hombres por honorables y preparados que sean, que no tienen la preparación del caso ni libertad de acción para manejar intereses de tanta cuantía y que dejan un escaso margen de utilidad.

Durante varios años ha dominado en el Parlamento la idea de proteger a la Marina Mercante Nacional, hasta reservarse a ésta exclusivamente el cabotaje de nuestras costas.

Se le dió esa gracia como un procedimiento de fomento para esta industria naviera sin que nadie pensara entonces que andando el tiempo esa facilidad o privilegio se tornaría como pretexto para barrer, con la otra mano, ese privilegio e imponerle mayores trabas, mayores cargas, que hacen ilusoria la ventaja que se le había dado y que, en definitiva, viene a alejar los capitales y los capitalistas de este negocio que ya dejará de ser un negocio más o menos halagador.

Se dice que el Estado da franquicias a la Marina Mercante Nacional y que es lógico que por estas franquicias que da, tome un tutelaje sobre la Marina Mercante. Pero es el hecho que cuando se dieron esas franquicias, se tomaron las medidas del caso para garantizar, sin estorbar el comercio mismo, la industria, para que fuera un negocio que justificara la franquicia que se daba y sirviera al país.

Pero en el proyecto en discusión se ponen trabas de tal especie que, en realidad, van a ser imposibles hasta cierto punto de satisfacer.

En la discusión particular —si es que se llega a ella; ojalá no lleguemos, porque deseo vivamente que el proyecto se rechace en general—, me referiré a cada una de las

disposiciones del proyecto, que son en mi concepto totalmente inadmisibles. En la discusión general, en que sólo debo hacer consideraciones de este carácter para fijar mi posición contraria al proyecto, quiero decir sólo muy pocas palabras.

Desde luego, noto en el proyecto una exagerada intervención del Estado; intervención totalmente inaceptable, porque van a intervenir en el manejo de cada uno de los negocios navieros, funcionarios del Ministerio de Relaciones Exteriores y de otras reparticiones, de los cuales personalmente nada tengo que decir; los supongo personas sumamente honorables, preparadas y conscientes, pero que no tienen experiencia ni conocimientos en esta materia.

¿Se exige acaso en el proyecto a estas personas exhibir algún título, alguna calidad o competencia, algún antecedente, para ponerse como superdirectores o contralores generales de estos importantes negocios? Ninguno, señor Presidente.

Si hoy hay en el Ministerio personas capaces que han manejado esta clase de negocios, ya sea como gerentes o directores de compañías navieras, mañana, en virtud del Escalafón Administrativo, pueden llegar a esos cargos los que hoy son jóvenes inexpertos, que probablemente habrán visto la cubierta de un buque en viaje de turismo, y el mar en días de veraneo. No es posible que estos señores sean los que dicten normas a hombres que han manejado estos negocios desde hace muchos años y que tienen fuertes intereses comprometidos en ellos.

Además, por este camino se va a inquisiciones fiscales que son verdaderamente irritantes. Se da atribuciones a estos funcionarios para revisar la contabilidad. Sabemos, señor Presidente, que la base del comercio, y así lo establece el Código de Comercio, es el secreto en los negocios. Pero ya este secreto va pasando a la historia. Los funcionarios de Impuestos Internos; los Municipales, y ahora los del Ministerio de Relaciones Exteriores, van a tener derecho a meter sus narices hasta en los más insignificantes documentos o apuntes de las compañías navieras.

Si estos negocios son llevados en forma

contraria al interés nacional, si se ocultan balances, si se simulan partidas, ¿no están obligadas estas compañías a publicar sus balances y estados de situación en el "Diario Oficial", en virtud de la ley de Sociedades Anónimas? ¿No tienen sobre sí la inspección de este organismo para hacer los reparos del caso? ¿Por qué caso van a tener que exhibir a medio mundo sus secretos que pueden ser aprovechados aún contra el interés nacional?

Yo considero esto absolutamente inadmisible.

Creo también que este proyecto, en otro punto capital, peca de un defecto grave.

Creo que se ha tomado en consideración a la marina mercante nacional actual y se quiere producir una especie de embargo sobre sus naves, al decir que estas naves no pueden ser enajenadas.

En la suposición de que este nefasto proyecto llegue a ser ley, el gravamen sobre las naves produciría como efecto lógico que los actuales bareos mercantes son anticuados y necesitan renovación, no van a ser renovadas y el país se va a quedar a corto plazo sin marina mercante nacional, ya que no habrá ilusos que confíen capitales a un negocio tan poco halagador.

Queda claramente de manifiesto con estas observaciones generales al proyecto que con sus disposiciones en vez de fomentarse el incremento de la marina mercante nacional se está decretando la ruina y la muerte futura de esta importante actividad nacional.

Con estas consideraciones, que he hecho más o menos a la ligera, he querido fundamentar mi opinión absoluta y totalmente contraria al proyecto en discusión y declaro, desde luego, que en su votación en general lo votaré en contra.

El señor **Pradenas**.—En la larga exposición que ha hecho el honorable señor Rivera, ha fundamentado dos razones para mantener su oposición al proyecto; el peligro de una nueva revisión de libros, que, en realidad, para las compañías que proceden honradamente no significa ningún peligro, puesto que ya los libros están su-

jetos al control de la Dirección de Impuestos Internos, y en consecuencia, las compañías nada sufrirán.

En segundo lugar: que los buques no pueden ser enajenados. Pero la ley no ha establecido una prohibición absoluta, sino que ha dispuesto que las enajenaciones deberán ser autorizadas por el Presidente de la República. Si las compañías propietarias tienen motivos suficientes para efectuar la operación, no se ve por qué el Presidente de la República se va a oponer.

El señor **Rivera**.—¿Me permite una interrupción?

Yo pregunto: ¿por qué va a ser el Presidente de la República quien califique la conveniencia o inconveniencia de la operación, y no va a ser el propio dueño?

El señor **Pradenas**.—Porque se trata de una cuestión de interés nacional; no se trata solamente del interés que pueda tener la compañía desde su punto de vista comercial. El transporte marítimo es una cuestión que mira al interés nacional; y si se otorgan privilegios de cabotaje a una compañía, es lógico que el Estado tenga intervención.

Ahora, yo pregunto al señor Senador.

El señor **Bravo**.—¿Me permite una interrupción?

Quiero decir al honorable señor Rivera que hay otra razón más para que el Presidente de la República intervenga a fin de dar su autorización cuando las naves de la marina mercante nacional pretendan ser vendidas por sus dueños.

Como sabe el señor Senador, la marina mercante nacional forma parte, como auxiliar, de la marina de guerra, en caso de conflicto internacional, y esas circunstancias no pueden ser apreciadas por los armadores, sino que deben ser apreciadas por el Presidente de la República, ya que él o el Gobierno, en general, son los únicos que conocen la marcha de las relaciones internacionales y los conflictos que pueden producirse.

El señor **Pradenas**.—Es indudable que es un gran argumento el que nos ha dado el honorable señor Bravo; pero hay otro: el mundo está viviendo sobre un volcán, y no sería extraño que a corto plazo se declarara en Europa una guerra como la pasada, con-

consecuencias más terribles, seguramente, para el tráfico marítimo y de otro orden. Los barcos comerciales se irán a pique con frecuencia inusitada, por la acción de los submarinos, que se han multiplicado en los últimos años. Los países en guerra se interesarán por comprar todos los buques que lleguen a su conocimiento, como sucedió en la guerra pasada, y resultará que países como el nuestro, que poseen un litoral extensísimo, quedarán expuestos a ser dejados sin un barco para movilizar sus productos, porque las compañías navieras, seguramente, incitadas por los precios fabulosos, los entregarán al mejor postor.

Por estas razones, nosotros consideramos lógico que el Primer Magistrado, el Jefe Supremo del Estado, intervenga en estas operaciones, que no pueden tener las reducidas proporciones de una negociación mercantil, sin que estén vinculadas al interés nacional.

El señor **Bravo**. — El nuevo informe de las Comisiones unidas de Relaciones Exteriores y Comercio y de Defensa Nacional, al revés de lo que ha manifestado el honorable señor Lira Infante, ha venido a darme toda la razón cuando sostuve que el nuevo trámite de Comisión que se acordó para este proyecto no iba a tener otra consecuencia que la de retardar su despacho. En efecto, no se han hecho al proyecto modificaciones substanciales. Las principales modificaciones que se han hecho, consisten en haber dejado para un reglamento una serie de disposiciones que antes estaban consultadas en el primitivo proyecto de ley, que había sido informado por estas mismas Comisiones unidas. Como estas disposiciones habían sido aceptadas por los Ministros de Relaciones Exteriores y Comercio y de Defensa Nacional, es de esperar que ellas sean incluídas en el reglamento que debe dictarse.

Fuera de esas, hay algunas otras pequeñas modificaciones, algunas de las cuales no he aceptado y me voy a permitir insistir sobre ellas en la discusión particular del proyecto.

Ojalá que este proyecto, al revés de lo que ha manifestado el honorable señor Rivera, sea despachado favorablemente y pronto.

Con respecto a las observaciones que se han hecho y a la extrañeza manifestada por el honorable señor Rivera en cuanto a que este proyecto no sea de origen del Ejecutivo, debo manifestar que la opinión del Gobierno, a mi juicio, ha quedado expresada con la circunstancia de que el proyecto haya sido incluído en la Convocatoria, en primer lugar, y en seguida, con las opiniones que han manifestado en las numerosas sesiones a que han asistido los Ministros de Relaciones Exteriores y Comercio y de Defensa Nacional, quienes han aceptado todas las disposiciones del proyecto.

Con este proyecto no se trata de otra cosa que de regularizar el tráfico de cabotaje en nuestras costas.

Recuerdo que estando en el norte, en Tarapacá primero y luego en Antofagasta, donde fui Intendente, algún tiempo después de haberse dictado esta ley de cabotaje, hubo una protesta tan grande por el servicio que hacían las líneas de navegación, que era notablemente deficiente en relación con el que existía antes, cuando las líneas extranjeras de navegación hacían también el servicio de los puertos del norte, que allí se pedían en todos los tonos la derogación de esta ley que reservaba el cabotaje para la Marina Mercante Nacional.

Yo tuve ocasión de transmitir estas peticiones desde el Norte al Gobierno. Naturalmente, no hubo ninguna resolución en esa oportunidad; pero creo que ahora ha llegado el momento de legislar al respecto, no en contra de los armadores, no en contra de la Marina Mercante, que todos tenemos interés en incrementar, sino en interés de la Nación, en interés de todos los chilenos y del comercio nacional.

El señor **Lira Infante**. — Sólo diré dos palabras para replicar al honorable señor Bravo, las que acaba de pronunciar.

Desde luego, me doy cuenta de que el señor Senador no haya podido apreciar las modificaciones introducidas en su segundo informe por las Comisiones unidas, porque Su Señoría no tuvo tiempo de asistir a ninguna de las Comisiones, ni unidas ni Subcomisiones en que se trató...

El señor **Bravo**. — A las reuniones de las Comisiones unidas asistí, sin excepción, señor Senador.

El señor **Lira Infante**. — Pero no a las Subcomisiones...

El señor **Bravo**. — No quise asistir a las Subcomisiones, porque lo consideré inútil.

El señor **Lira Infante**. — Así es que me doy cuenta de que no haya podido apreciar el trabajo ímprobo que realizaron las Subcomisiones, cuyo fruto sirvió de base a las Comisiones unidas.

En seguida, debo manifestar que no se ha demorado un día más siquiera el despacho de ese proyecto por haber vuelto a Comisión, porque el Honorable Senado ha debido ocuparse, por razones de orden constitucional y reglamentario, de otros proyectos que tenían preferencia; desde luego, de los Presupuestos, que han ocupado muchas sesiones de los días en que las Comisiones Unidas y Subcomisiones estuvieron estudiando este proyecto.

De modo que no he concurrido a demorar el despacho del proyecto ni siquiera por una hora, y, como no quiero aparecer obstruyendo un proyecto que considero tan importante, he querido hacer estas declaraciones.

El señor **Errázuriz**. — Voy a dar mi opinión tan brevemente, como me es posible en este debate. Tercio en él, porque afecta a una industria como es la naviera que conozco y que quiero.

La conozco porque soy Director de la principal, la más antigua y la más histórica de las Compañías chilenas de navegación.

Quiero esta industria por un sentimiento atávico, porque esa misma Compañía en que figuro, fué fundada por un antepasado mío, cuyo nombre llevo y que fué su primer Presidente.

Hace cerca de 70 años, mi abuelo, con una previsión y un espíritu de empuje que le hicieran cometer toda suerte de iniciativas que redundasen en provecho de su Patria en el orden industrial, minero, agrícola, social y filantrópico, comprendió que Chile, país de inmenso desarrollo de costa, debía tener una Marina Mercante y aunó sus esfuerzos y su capital a los otros patriotas que tuvieron igual visión. Y fué visión acertada, sin lugar a dudas la que llevó a esos chilenos a fundar la Compañía Sudamericana de Vapores, porque no hay

quién ignore la ayuda decisiva, abnegada y valiente que sus vapores y sus tripulaciones prestaron al país para el transporte de tropas durante la guerra del Pacífico.

Llena de vicisitudes ha sido la existencia de la Compañía. No puede decirse que su desarrollo económico haya sido fácil y brillante. Ha tenido épocas cortas de bonanza y períodos más largos de penuria. Pero si se efectúa una ráfaga de accidentes en los últimos tiempos, puede decirse con orgullo que, luchando contra elementos bravíos, ha logrado mantener un material en perfecto estado de eficiencia y ha logrado sobrevivir, a pesar de la perfecta incompreensión y de la ninguna ayuda que encuentra de parte de un país que, si siente débiles ímpetus de nacionalismo en el corazón, desgraciadamente no permite a éstos encontrar el camino de su bolsillo.

No hay quién no se diga convencido de la necesidad de que Chile posea Marina Mercante propia, pero si el público ve la posibilidad de un transporte más barato, sea con buques extranjeros o con una presión gubernativa sobre los buques nacionales, se apresurará en aprovechar esa posibilidad, aun a trueque de que nuestra bandera, como consecuencia de una explotación poco remunerativa, sea barrida de nuestro propio mar.

Aquí no existe el orgullo patrio que lleva a todos los países más importantes del orbe a contemplar con satisfacción cómo se extiende alrededor del mundo la red de sus compañías de navegación. Miramos con indiferencia cómo países que han logrado su unidad o que han ingresado a la civilización después que nosotros, como Italia y Japón, amplían mediante un apoyo decidido de sus habitantes y de sus Gobiernos, el recorrido de sus líneas, sin escatimar esfuerzos ni gastos, hasta amenazar las potencias marítimas más tradicionales.

Aquí cada uno mira egoísticamente el precio que le cuesta cada artículo y embiste periódicamente contra el productor, el acarreador y el intermediario, echándoles a todos la culpa del costo de la vida. Pasamos denigrando a los demás y protestando de sus "abusos". Resulta ironía oír de los labios de algunos de mis distinguidos colegas que esta ley que se nos propone, ten-

ga por fin reprimir los "abusos" de la Marina Mercante.

Por eso es que se la quiere amarrar y mantener bien sujeta. ¿Qué abusos, pregunto yo, habrá podido cometer una pobre marina que lleva una vida angustiosa y anémica y cuyos financiadores hacen mucho más el papel de benefactores públicos que de explotadores?

¿Dónde está el abuso de armadores que cumplen con las leyes sociales, que dan proporcionalmente trabajo a tanta gente que un vapor chileno ocupa doble tripulación que un extranjero de igual tamaño; que en buenos y malos tiempos mantienen un servicio por una costa mísera y despoblada, tan despoblada repito, que la Compañía Sudamericana de Vapores, a pesar del excelente trato que da a los pasajeros y aun cuando tenía sus tres buques nuevos, no ha pasado nunca de un término medio anual de 11 pasajeros por día en su recorrido de Arica a Corral?

Supongo que la acusación de abuso se refiere a que las Compañías chilenas se dedican a ganar dinero sin importarles los intereses del público. Seamos benévolos, diré mejor, seamos justicieros, Honorable Senado, y comprendamos que aquello no ha podido ser porque, de haber dicho, en otra situación se encontraría nuestra Marina Mercante.

Ella no ha ganado dinero en términos que autorice la menor severidad. Se ha defendido como ha podido a fin de subsistir. La mejor prueba de que no ha cometido abusos y de que no ha ganado excesivamente y ni aún suficientemente, es el hecho que no ha podido renovar su material mediante una amortización razonable de sus navés.

Si hubiese sido lucrativo el negocio, las navés en nuestra costa se habrían renovado periódicamente como ha ocurrido en to-

do el resto del mundo. Por algo es que navegan en nuestra costa los decanos de todos los mares.

Si pueden encargarse nuevos buques, es debido exclusivamente al pago de seguros por siniestros o a la emisión de nuevo capital.

La Compañía Sudamericana estuvo muchas veces en situación difícilísima; la guerra europea le dió un auge inesperado; un espíritu de empresa exagerado la llevó a encargar vapores que esta costa no pudo mantener y que estuvieron a punto de traer la liquidación de la empresa.

Me permito rogar al señor Presidente se sirva solicitar de la Sala el acuerdo para prorrogar la hora hasta terminar mis observaciones.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Ha llegado la hora; podría quedar Su Señoría con la palabra.

El señor **Lira Infante**. — Pero se podría prorrogar la hora.

El señor **Grove** (don Marmaduke). — Faltan todavía tres minutos.

El señor **Secretario**. — El honorable señor Michels, apoyado por dos honorables Senadores, ha pedido que, terminada la discusión general, la votación quede para la sesión siguiente.

El señor **Gumucio**. — Entre tanto, podría acordarse la prórroga de la hora hasta que el honorable señor Errázuriz de término a sus observaciones.

El señor **Lira Infante**. — El honorable Senador acaso prefiera continuar mañana.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Quedará con la palabra el honorable señor Errázuriz.

Se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión a las 8 P. M.

Antonio Orrego Barros,
Jefe de la Redacción.