

SESION 29.A EXTRAORDINARIA, EN MIERC. 12 DE ENERO DE 1938.

(De 3 a 4 P. M.)

(ESPECIAL)

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CRUCHAGA

SUMARIO

1. Continúa tratándose del proyecto sobre cabotaje y queda pendiente su despacho.

Se levanta la sesión.

ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Alessandri R., Fernando.	Martínez Montt, Julio.
Barrueto M., Darío.	Meza R., Aurelio.
Bórquez P., Alfonso.	Michels, Rodolfo.
Bravo O., Enrique.	Moller B., Alberto.
Concha, Luis A.	Muñoz C., Manuel.
Cruz C., Ernesto.	Pradenas M., Juan.
Durán B., Florencio.	Rivera B., Gustavo.
Errázuriz, Maximiano.	Ríos Arias, J. M.
Figuroa A., Hernán.	Rodríguez de la S., Héctor.
Gatica S., Abraham.	Santa María C., Alvaro.
Grove V., Hugo.	Schnake V., Oscar.
Grove V., Marmaduke.	Silva C., Romualdo.
Guzmán, Eleodoro Enrique.	Ureta E., Arturo.
Hiriart C., Osvaldo.	Urrutia M., Ignacio.
Lira I., Alejo.	Valenzuela V., Oscar.
	Walker L., Horacio.

ACTA APROBADA

Sesión 27.a extraordinaria, en 11 de enero de 1938 (Especial).

Presidencia del señor Cruchaga

Asistieron los señores: Alessandri, Barrueto, Cruz, Figuroa, Gatica, Guzmán, Lira, Martínez, Maza, Meza, Michels, Muñoz, Opazo, Ossa, Pradenas, Rivera, Ríos, Rodríguez, Sáenz, Silva, Ureta, Urrejola, Urrutia, Valenzuela, Walker y el señor Ministro de Salubridad Pública y Asistencia Social.

El señor Presidente da por aprobada el acta de la sesión 25.a, en fecha de hoy, que no ha sido observada.

El acta de la sesión 26.a, en esta misma fecha, queda en Secretaría, a disposición de los señores Senadores, hasta la sesión próxima, para su aprobación.

No se da cuenta.

Orden del Día

Proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados por el cual se modifican las

disposiciones que se indican, de las leyes 4,054, sobre Seguro Obligatorio, y 5,950, sobre Caja de la Habitación.

En discusión general usan de la palabra los señores Barrueto y Guzmán.

Cerrado el debate, se da tácitamente por aprobado, con el voto en contra del señor Gatica.

Con el asentimiento de la Sala, se pasa a la discusión particular.

Artículo 1.º

Usan de la palabra los señores Lira, Barrueto, Urrutia, Rivera, Guzmán, Pradenas, Gatica, Walker y Rodríguez.

Durante la discusión se formulan las siguientes indicaciones:

Del señor Lira:

1) Redactar el artículo en la siguiente forma:

“Artículo... Sustitúyese en el inciso primero del artículo 12 de la ley 4,054, la frase: “el patrón, tres”, por esta otra: “el patrón, cuatro.”

2) Agregar al proyecto el siguiente artículo:

“Artículo... No regirá respecto de la cuota que deben pagar los patrones de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 12 de la ley número 4,054, la autorización que se confiere a la Caja Central por el artículo 21 de la misma ley, para elevar dicha imposición en un 50 por ciento.”

Del señor Barrueto:

1) Modificar, en el artículo 12 de la ley 4,054, la proporción de los aportes con que deben concurrir a la formación de los fondos de la Caja de Seguro Obligatorio, los patrones, los obreros y el Estado, en la siguiente forma:

“Aumentanse las cuotas que según el número 1.º del artículo 10 de la ley 4,054 deben pagar a la Caja de Seguro Obligatorio los asegurados, los patrones y el Estado, en uno y medio por ciento más, en total, de las sumas indicadas en el artículo 12 de la indicada ley.”

“Dicho aumento se pagará en la siguiente proporción:”

75 centavos el patrón; 50 centavos el obrero, y 25 centavos el Estado.”

2) Agregar al proyecto el siguiente artículo:

“Artículo... La aplicación de las multas a que se refiere el inciso cuarto del artículo 14 de la ley 4,054, se hará por los Tribunales del Trabajo con arreglo a las disposiciones contenidas en el Libro IV del Código del Trabajo.”

Del señor Urrutia:

Agregar al artículo 2.º del proyecto de la Honorable Cámara de Diputados, como inciso tercero, el siguiente:

“Estos fondos deben invertirse en las comunas en que se recauden, ya sea en habitaciones o en construcciones para la atención médica de los asegurados.”

Del señor Rivera:

Suprimir el artículo 21 de la ley 4,054.

Del señor Guzmán:

1) Redactar la parte inicial del número 2.º del artículo 2.º diciendo:

“La Caja de Seguro Obligatorio entregará a la Caja de la Habitación la...”

2) Suprimir en el inciso segundo del número 2.º del mismo artículo, la parte final que dice: “...la cual deberá recibir de la Caja de la Habitación un interés del 5 por ciento anual sobre los capitales que le hayan entregado.”

A insinuación del señor Presidente, se acuerda volver el proyecto a Comisión hasta la sesión especial que habrá de celebrarse el día de mañana, miércoles, de 7 a 8, destinada a la discusión de este mismo asunto.

Se levanta la sesión

CUENTA

Se dió cuenta:

1.º Del siguiente oficio de S. E. el Presidente de la República:

Santiago, 11 de enero de 1936. — Tengo el honor de comunicar a V. E. que he resuelto incluir entre los asuntos de que puede ocuparse el Honorable Congreso Nacional, en el actual período de sesiones extra-

ordinarias, el proyecto de ley que autoriza a la Caja Nacional de Ahorros para conceder a la Municipalidad de Río Bueno el empréstito a que se refiere la ley número 6,054 de 10 de junio de 1937, suspendiéndose para el solo efecto de esta operación las limitaciones y prohibiciones establecidas en su ley orgánica.

Dios guarde a V. E. — **Arturo Alessandri.** — **J. Ramón Gutiérrez.**

2.º De los siguientes informes de Comisiones:

Honorable Senado:

El Modus Vivendi, suscrito, con Gran Bretaña el 15 de octubre de 1931, estaba sometido, en cuanto a su duración, a la vigencia del Convenio Provisional de Comercio suscrito con Francia el 22 de mayo del mismo año.

En vista de que dicho instrumento ha sido reemplazado por un Convenio Comercial que, aprobado ya por el Parlamento francés y el Congreso de Chile, está listo para su ratificación, el Gobierno de Chile, en su deseo de no provocar una alteración en el intercambio comercial entre Chile y Gran Bretaña, ha suscrito el día 26 de noviembre de 1937, un Modus Vivendi destinado a mantener las actuales condiciones comerciales entre ambos pueblos mientras se formaliza un Tratado de Comercio y Navegación definitivo que, por lo demás, está en estudio.

En este acuerdo provisional de comercio ambos Gobiernos se conceden recíprocamente el tratamiento de la Nación más favorecida, o sea, siguen en la aplicación del régimen que, entre ellos existe hasta ahora.

Vuestra Comisión de Relaciones Exteriores y Comercio, ha considerado con el debido interés el correspondiente proyecto de acuerdo formulado por el Gobierno en mensajes número 36 de 30 de noviembre de 1937 y, por la unanimidad de sus miembros presentes ha decidido recomendarlo a vuestra aprobación. — **Oscar Valenzuela Valdés.** — **Luis A. Concha.** — **Romualdo Silva C.**

Acordado en sesión de la Comisión de Relaciones Exteriores y Comercio, celebrada el 4 de enero de 1938, bajo la presidencia del señor Valenzuela y con asistencia de los señores: Concha don Luis Ambrosio y Silva Cortés. — **F. Altamirano Z.,** Secretario de Comisiones.

✓ Honorable Senado :

Con fecha 13 de noviembre de 1936, se formalizó un cambio de notas entre la Legación de Chile en Praga y el Ministerio de Relaciones Exteriores de Checoslovaquia, con el objeto de regular los pagos y venta de salitre de Chile en Checoslovaquia por el período comprendido entre el 1.º de julio de 1936 y el 30 de junio de 1938.

Conforme al texto de las notas en referencia, Chile se comprometió a destinar el 40 por ciento del producto de las ventas de salitre en Checoslovaquia al pago de la exportación de mercaderías checas a Chile. Se estableció, además, que la retención del aludido porcentaje se haría por el Banco Nacional de Checoslovaquia sobre la base del precio franco del salitre. Checoslovaquia, por su parte, se comprometió a otorgar las licencias necesarias para que, durante los años 1936-1937 y 1937-1938, pudieran internarse libremente en Checoslovaquia la cuota básica anual de siete mil toneladas de salitre chileno.

En Mensaje número 14, de 23 de diciembre de 1936, el Ejecutivo recaba vuestro acuerdo para dar por aprobado el Convenio que consta del cambio de notas de que nos hemos ocupado y que estima beneficioso para los intereses nacionales.

Vuestra Comisión de Relaciones Exteriores, concurre con esta apreciación del Gobierno y, en tal virtud, tiene la honra de recomendar a vuestra aprobación el proyecto del acuerdo formulado en el referido Mensaje. — **Oscar Valenzuela Valdés.** — **Luis A. Concha.** — **Romualdo Silva C.**

Acordado en sesión de la Comisión de Relaciones Exteriores y Comercio celebrada en 4 de enero de 1938, bajo la presidencia del señor Valenzuela y con asistencia de los señores Concha don Luis Ambrosio y Silva Cortés. — **F. Altamirano Z.,** Secretario de Comisiones.

Honorable Senado: 3

El 26 de febrero de 1937, se suscribió en Berlín una Convención relativa al transporte de cadáveres, Convención que tiene por objeto evitar los inconvenientes que resultan en la actual divergencia existente sobre la materia entre los diversos países y que consulta una minuciosa reglamentación de las condiciones de higiene y de salubridad que deberán observarse en el transporte de cadáveres ya sea, por ferrocarril, vía aérea o vía marítima.

El Ministerio de Salubridad, previa consulta a la Dirección General del ramo, ha informado favorablemente acerca de la materia.

Vuestra Comisión de Relaciones Exteriores cree que es de evidente utilidad la adhesión de Chile a la Convención de que se ocupa y, en esta virtud, tiene la honra de recomendaros la aprobación del proyecto de acuerdo formulado sobre el particular en Mensaje del Ejecutivo número 27, de 17 de septiembre próximo pasado. — **Oscar Valenzuela Valdés.** — **Luis A. Concha.** — **Romualdo Silva C.**

Acordado en sesión de la Comisión de Relaciones Exteriores y Comercio celebrada el 4 de enero de 1938, bajo la presidencia del señor Valenzuela y con asistencia de los señores: Concha don Luis Ambrosio y Silva Cortés. — **F. Altamirano Z.,** Secretario de Comisiones.

Honorable Senado: 4

El Acta de fecha 20 de octubre de 1937, suscrita en Santiago por la Comisión Mixta chileno-ecuatoriana, en armonía con lo dispuesto en Quito el 7 de abril de 1936, consulta diversos acuerdos encaminados a robustecer las relaciones comerciales entre ambos países.

Así, el acuerdo número 1 establece la concesión recíproca de la cláusula de la Nación más favorecida en su forma ilimitada e incondicional, es decir, amplía el alcance del artículo IV del Convenio Comercial de 7 de abril de 1936, haciéndolo extensivo a todos los productos de una y otra Nación.

El Acuerdo número 2, consolida por otra parte, los derechos aduaneros para los productos que más interesan a Chile y Ecuador y que son los que figuran en los tres primeros artículos del Tratado. De esta manera, se concede al comercio entre ambas Naciones una tarifa arancelaria estable que le permitirá desarrollarse en condiciones normales.

El Acta de 20 de octubre concede algunas facilidades a ciertos productos ecuatorianos, que consisten en el aumento a un millón de racimos de la cuota de internación fijada a los plátanos y en una rebaja, cuidadosamente calculada para no lesionar la industria nacional chilena, a la harina de plátanos y a los sombreros, comúnmente llamados de pita.

A la inversa y en relación, ahora, con los productos chilenos, el Acta que examinamos consulta a su favor, aparte de la concesión de la cláusula de la Nación más favorecida que, en la práctica significa rebajas positivas para la manteca y los vinos, facilidades especiales para nuestros vinos blancos y las conservas de origen vegetal.

El Gobierno os ha sometido el Acta a que este informe se refiere, seguro de que ella abre nuevos horizontes al comercio chileno-ecuatoriano, impresión de la que también participa vuestra Comisión de Relaciones Exteriores, la que, en consecuencia, tiene el honor de recomendaros la aprobación del correspondiente proyecto de acuerdo formulado por el Ejecutivo en Mensaje número 38, de 7 de diciembre de 1937. — **Oscar Valenzuela Valdés.** — **Luis A. Concha.** — **Romualdo Silva C.**

Acordado en sesión de la Comisión de Relaciones Exteriores y Comercio celebrada el 4 de enero de 1938, bajo la presidencia del señor Valenzuela y con asistencia de los señores: Concha don Luis Ambrosio y Silva Cortés. — **F. Altamirano Z.,** Secretario de Comisiones.

Honorable Senado: 5

Vuestra Comisión de Relaciones Exteriores, ha evacuado con esta misma fecha un informe favorable a la aprobación del Tratado de Comercio y Navegación entre Chile y Suecia, celebrado en 30 de octubre de 1936.

Este Tratado fué puesto en vigencia provisional por medio de la ley número 5,142.

Como ocurriera, sin embargo, que el Tratado referido no fuera aprobado, dentro del plazo establecido para esa vigencia provisional, el Gobierno de Chile celebró con el representante autorizado de Suecia, un Acuerdo Comercial que consiste, en suma, en acordarse mutuamente el tratamiento de la Nación más favorecida mientras se logra por ambas Partes la aprobación definitiva del Tratado de Comercio y Navegación.

Esta iniciativa que es, por lo tanto, complementaria de aquella a que se refiere el informe aludido en la primera parte del presente, y que tiende a impedir que, en el entretanto, ocurran perturbaciones en el intercambio comercial entre Chile y Suecia, no puede por menos que merecer la aprobación de vuestra Comisión de Relaciones Exteriores y Comercio, la que confía que también se la dispensará el Honorable Senado. — **Oscar Valenzuela Valdés.** — **Luis A. Concha.** — **Romualdo Silva C.**

Acordado en sesión de la Comisión de Relaciones Exteriores y Comercio, celebrada el 4 de enero de 1938, bajo la presidencia del señor Valenzuela y con asistencia de los señores Concha, don Luis Ambrosio y Silva Cortés — **F. Altamirano Z.**, Secretario de Comisiones.

Honorable Senado: ✓ 6

En mensaje número 35, de 25 de noviembre de 1937, el Gobierno ha solicitado del Congreso la aprobación de las actas correspondientes a las dos primeras reuniones de la Comisión Mixta Chileno Peruana, creada en conformidad a los artículos XXI y XXII del Tratado de Comercio suscrito en Lima el 17 de marzo de 1934.

El acta correspondiente a la primera reunión de esta Comisión fué suscrita en Santiago, el 6 de junio de 1936 y consulta diversas modificaciones arancelarias al Tratado, destinadas a facilitar el intercambio; fija las cuotas para la internación de productos chilenos en el Departamento de Tacna y consulta otra medidas relacionadas con la sanidad animal y vegetal, la coordinación arancelaria, el arbitraje co-

mercial y otras materias, disposiciones todas que tienden a hacer más expeditas las relaciones comerciales entre las dos naciones.

El acta de la segunda reunión se suscribió en Lima el 21 de abril de 1937 y contiene numerosas disposiciones de interés, como ser, por ejemplo, las que se refieren a la concesión a las aguas minerales naturales del Perú del tratamiento acordado a las aguas minerales de Francia, y de facilidades especiales a los discos fonográficos, la malta y las máquinas de coser, bordar y tejer de Chile. Además, dentro de este mismo orden aduanero, se prevé en el acta de esta segunda reunión el aumento de la cuota de importación a Tacna de varios de los productos chilenos.

Según el artículo 13 del acta de que nos ocupamos, sería materia del estudio de una comisión especial designada por las Cámaras Centrales de Comercio de ambos países, lo relativo a uniformar la legislación comercial de ambas naciones en su aspecto tanto sustantivo como procesal, la Comisión Técnica se reunió, efectivamente, en Lima en el mes de septiembre próximo pasado y llegó a provocar un entendimiento entre nuestra Corporación de ventas de Salitre y Yodo y la Compañía Administradora de Guano del Perú, acuerdo que permitirá dar un mayor impulso a nuestras ventas de salitre en el país vecino.

A comienzos de este año deberá reunirse por tercera vez la Comisión Mixta Chileno-Peruana, con el objeto primordial de estudiar las bases para un nuevo Tratado de Comercio que substituya al celebrado en 1934, el cual vence en mayo de 1938.

Vuestra Comisión de Relaciones Exteriores y Comercio no puede por menos que recomendar a vuestra aprobación el proyecto de acuerdo que acerca de la materia brevemente esbozada en este informe, formula el Ejecutivo en mensaje número 35, de 25 de noviembre de 1937. — **Oscar Valenzuela Valdés.** — **Luis A. Concha.** — **Romualdo Silva C.**

Acordado en sesión de la Comisión de Relaciones Exteriores y Comercio, celebrada el 4 de enero de 1938, bajo la Presiden-

cia del señor Valenzuela y con asistencia de los señores Concha don Luis Ambrosio y Silva Cortés.—**F. Altamirano Z.**, Secretario de Comisiones.

Honorable Senado:

Bajo los auspicios de la Sociedad de las Naciones, el 23 de septiembre de 1936, 28 Estados firmaron una Convención destinada a impedir el empleo de la radio con fines contrarios al mantenimiento de la paz y a procurar, por todos los medios, que la aplicación de este medio tan extraordinariamente importante de propaganda sirviera a fines efectivos de cooperación y comprensión mutua.

Para el efecto de las Altas Partes Contratantes, toman a virtud de esta Convención el compromiso de prohibir las omisiones destinadas a provocar conflictos internacionales o a atentar contra el orden interno de las demás partes, comprometiéndose, además, a prohibir la difusión de noticias inexactas y a rectificarlas en el caso necesario.

La Convención contempla, además, la conveniencia de un intercambio entre las partes, de noticias que pueden servir a la buena inteligencia internacional y al mejor conocimiento de los pueblos.

La Convención de que nos ocupamos fué, en su oportunidad, sometida al informe de la Dirección General de Servicios Eléctricos, la que se pronunció aceptándola, ya que sus disposiciones en nada afectan los términos de la legislación vigente.

La Conferencia de Buenos Aires última, aprobó una recomendación en el sentido de que los países americanos procedieran, cuanto antes posible, a ratificar o a adherir a la Convención de que se trata. Muchas son ya las naciones de este Continente que son partes de la Convención relativa al empleo de la radiodifusión.

Vuestra Comisión de Relaciones Exteriores, sólo ve en esta Convención principios de buen entendimiento y armonía internacionales, cuya conveniencia a nadie puede escapar, y, en estas condiciones, tiene la

honra de recomendaros la aprobación del Proyecto de Acuerdo formulado al respecto por el Ejecutivo en Mensaje número 28, de 17 de septiembre de 1937.—**Oscar Valenzuela Valdés.**—**Luis A. Concha.**—**Romualdo Silva.**

Acordado en sesión de la Comisión de Relaciones Exteriores y Comercio, celebrada el 4 de enero de 1938, bajo la presidencia del señor Valenzuela y con asistencia de los señores: Concha don Luis Ambrosio y Silva Cortés.—**F. Altamirano Z.**, Secretario de Comisiones.

Honorable Senado:

Las relaciones comerciales con el Brasil se regian hasta 1935 por el Modus Vivendi de 1931, que establecía el mutuo tratamiento de la nación más favorecida en forma ilimitada e incondicional.

En 1935 el Gobierno del Brasil resolvió desahuciar todos sus tratados de comercio, a fin de concertar otros nuevos que contemplaran las actuales circunstancias y necesidades del comercio mundial. Es así como en diciembre de ese año fué notificado el desahucio del Modus Vivendi con Chile, concediéndose de plazo hasta el 30 de noviembre de 1936 para la concertación de un tratado de comercio que contemplara en debida forma el interés político comercial de ambas naciones.

Ocurrió, sin embargo, que durante ese plazo no se alcanzó el fin deseado. Ante el temor de que esta situación pudiera interrumpir la corriente de intercambio comercial entre los dos países, se acordó celebrar un nuevo Modus Vivendi provisional, que se perfeccionó por cambio de notas entre nuestra Embajada en Brasil e Itamaraty, el 18 de agosto de 1936.

Este Modus Vivendi, que regirá hasta la concertación del Tratado de Comercio definitivo que se gestiona mantiene el mismo tratamiento establecido en 1931, es decir, la cláusula de la nación más favorecida incondicional e ilimitada para todo aquello que se refiera al comercio y a la navegación entre Chile y el Brasil.

Se ha logrado, así, afianzar las relaciones comerciales Chileno-Brasileras manteniendo para nuestros productos el importante mercado del Brasil mientras prosiguen las gestiones para la celebración del Tratado que, en forma definitiva regulará nuestras relaciones de Comercio con el país hermano.

Vuestra Comisión de Relaciones Exteriores y Comercio acepta los términos del acuerdo provisional de que se trata y, en consecuencia, tiene el honor de recomendarlo a vuestra aprobación al tenor del Proyecto de Acuerdo que, al efecto, se formula en el Mensaje del Ejecutivo número 10, de 28 de agosto de 1937.—**Oscar Valenzuela Valdés.**—**Luis A. Concha.**—**Romualdo Silva C.**

Aprobado en sesión de la Comisión de Relaciones Exteriores y Comercio, celebrada el 4 de enero de 1938, bajo la presidencia del señor Valenzuela y con asistencia de los señores: Concha don Luis Ambrosio y Silva Cortés.—**F. Altamirano Z.**, Secretario de Comisiones.

Debate

Se abrió la sesión a las 3,20 P. M., con la presencia en la Sala de ... señores Senadores.

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

El acta de la sesión 27, en 11 de enero, aprobada.

El acta de la sesión 28, en 12 de enero, 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.

REFORMA DE LA LEY DE CABOTAJE

El señor **Cruchaga** (Presidente). —Aprobado en general el proyecto sobre reforma de la ley de cabotaje, corresponde entrar a su discusión particular. Solicito el asentimiento unánime de la Sala para que el se-

ñor **Alessandri** pueda terminar las observaciones de carácter general que estaba haciendo. Así tendrá mayor unidad el discurso del señor Senador. Inmediatamente después entraremos a la discusión particular.

El señor **Errázuriz**. — Yo aceptaría siempre que después pudiera hablar el señor Ureta.

El señor **Gatica**. — O cualquiera otro que pueda hacer alguna observación.

El señor **Pradenas**. — En la discusión particular.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Con el asentimiento de la Sala, así se hará.

El señor **Bravo**. — Pero sin condiciones.

El señor **Urrutia**. — Señor Presidente, me parece que siempre ha habido deferencia para que a un Senador se le permita terminar un discurso que ha quedado inconcluso. Jamás se ha negado algún Senador a eso.

El señor **Martínez Mcatt**. — Por la misma razón no habría inconveniente para oír al señor Ureta en seguida.

El señor **Bravo**. — Cuando yo solicité la clausura del debate, lo hice en atención a que las observaciones que se habían formulado en diversas sesiones se referían exclusivamente a aspectos de la discusión particular. Después pidió la palabra el señor **Alessandri** y trató en general este proyecto. Desgraciadamente, yo ya había pedido la clausura del debate y él me manifestó que alcanzaría a terminar ayer sus observaciones. Por desgracia, no pudo hacerlo.

Quería dar esta explicación para justificar que se acepte en este momento, por el Senado, que el señor **Alessandri** termine su discurso.

No tengo tampoco inconveniente para que el señor Ureta pueda hablar después. Pero que no continuemos así.

El señor **Figueroa Anguita**. — Dejemos sin efecto la clausura.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Si hay acuerdo de la Sala, podrá continuar el señor **Alessandri**, y después hablará el señor Ureta...

El señor **Gatica**. — Pero condicionalmente.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — ...

e inmediatamente después entraremos a la discusión particular.

Tiene la palabra el señor Senador.

El señor **Alessandri**. — Señor Presidente, agradezco la benevolencia del Honorable Senado para escucharme, y procuraré ser lo más breve que pueda.

En la sesión de ayer entraba a ocuparme de la intervención del Estado, que contiene el proyecto en debate. Trataré de demostrar como esta intervención es la mínima que corresponde a la autoridad administrativa en asuntos de esta naturaleza.

No es exacto — dije en la sesión de ayer — que de acuerdo con este proyecto la dirección de los negocios marítimos se entrega a la autoridad administrativa. Veamos cuál es la intervención del Estado de acuerdo con el proyecto.

En primer lugar, se entrega al Presidente de la República la fijación de las tarifas.

Dije en la sesión de ayer que esto no era una novedad, porque, precisamente, la ley actual, del año 1922, contiene una disposición exactamente igual; y me pareció comprender que el ambiente del Senado era el de mantener esta disposición. Lo celebro, señor Presidente, porque precisamente en la presentación que han hecho al Honorable Senado los armadores nacionales, éstos combaten esa disposición y piden que las tarifas sean fijadas por una comisión y nunca por el Presidente de la República.

A mi modo de ver, es indispensable que las tarifas sean fijadas por el Presidente de la República, porque es natural que si esa fijación quedara entregada a los propios interesados, éstos siempre tratarían de poner tarifas altas, de acuerdo únicamente con sus propias conveniencias; y, a la inversa, los consumidores tratarían de fijar tarifas muy reducidas, porque así conviene a sus propios intereses. En cambio, la autoridad tendrá que considerar las peticiones de unos y otros, ver cuáles son justas, y regular las tarifas en forma que los capitales invertidos produzcan la remuneración que les corresponde, sin perjudicar el interés general.

Como consecuencia de esta disposición del proyecto, se establece que los libros de las compañías pueden ser examinados por la

autoridad administrativa, y se establece, además, que las compañías deben llevar una contabilidad especial en lo que respecta al negocio naviero.

También esto se considera exagerado, y se estima que es insoportable como intervención abusiva y exagerada del Estado. Yo no participo de esta opinión, señor Presidente, porque es natural que si la autoridad administrativa va a fijar las tarifas, debe tener también todos los medios para examinar si los fundamentos de las peticiones para alzar las tarifas son justos o injustos: no puede la autoridad administrativa quedar entregada por completo a lo que digan los propios interesados, a los cuales se les pide, entonces, que suministren los antecedentes que invocan en apoyo de sus demandas, y si resisten a esta petición se faculta a la autoridad administrativa para que proceda a examinarlos.

¿Es esto nuevo en nuestra legislación? En absoluto: existe actualmente en la ley de impuestos y también en la de Sociedades Anónimas. Tanto para los Impuestos Internos como para la Superintendencia de Sociedades Anónimas existen estas disposiciones. ¿Cómo puede decirse, entonces, que esto es nuevo y que significa una intromisión exagerada del Estado? Van a ser estos mismos organismos, y el Departamento de Comercio, los que podrán solicitar estos datos para que la autoridad administrativa pueda proceder con acierto cuando se pida alza de tarifas.

No puede decirse, pues, que es algo abusivo y que se establece una intervención desmedida del Estado en los negocios navieros. Es sólo la consecuencia lógica y natural de la disposición que faculta al Presidente de la República para fijar las tarifas, y por medio de ella se autoriza al Gobierno para que alce esas tarifas cuando sea justo y equitativo.

En segundo lugar, se establece, como intervención de la autoridad administrativa, una serie de disposiciones que tienden a asegurar un servicio de cabotaje eficiente y a la regularización de los servicios de cabotaje entre las diversas zonas que deben ser atendidas.

Esto es la consecuencia también natural

del monopolio de hecho que existe para la Marina Mercante. Se les entrega a las naves nacionales el cabotaje, pero justo es que hagan un servicio regular y eficiente: no se les entrega puramente para que obtengan la utilidad que les corresponde, sino para que atiendan preferentemente el interés nacional; y entonces es lógico que el legislador establezca una serie de disposiciones para que ese servicio sea eficiente.

Veamos cuáles son esas disposiciones, y nuevamente se va a convencer el Senado de que no es efectivo que ellas tiendan a acaparar la dirección de los negocios marítimos en manos de la autoridad administrativa.

En primer lugar, el artículo 13 de la ley establece la obligación de que existan itinerarios fijos para los vapores.

Yo estimo que esto es algo elemental, que no puede discutirse; y no comprendo cómo los armadores se espantan de esta disposición, que existe en todos los países del mundo. ¿Concebiría alguien, en los ferrocarriles, que los trenes no tuvieran itinerario fijo y que pudieran detenerse o no, a voluntad, en las estaciones?

¿Qué tiene de particular, entonces, que por una ley de la República se disponga que el Presidente de la República debe establecer un servicio regular en el itinerario de los vapores? Se me dice que pueden presentarse bravesas de mar, accidentes, casos fortuitos; evidentemente que pueden existir, pero constituyen una excepción y es natural que cuando se produce un caso fortuito, no se puede exigir a los armadores que cumplan los itinerarios. Pero, como decía, estos son casos excepcionales. Se quiere, entonces, que la autoridad administrativa, de acuerdo con los armadores, pueda establecer un servicio de itinerarios en el cual sean atendidos los intereses de todas las zonas del país, consultándose los intereses de las Compañías y los intereses generales de la Nación. ¿Por qué se establece esta disposición? Se establece en vista de lo que ha ocurrido en el norte del país, y seguramente también en el sur. Muchas veces los vapores que van al norte dicen que van a detenerse en Tocopilla, donde hay pasajeros y carga; pero en el mo-

mento en que el vapor debe llegar a Tocopilla, se avisa que el capitán ha resuelto no hacer escala en esa ciudad. No ha habido bravesas de mar, casos fortuitos ni accidentes, sino que el capitán ha estimado conveniente no detenerse. Otras veces los vapores que vienen del norte deben parar en Arica y dicen que van a recibir carga para Tocopilla; después de muchas dificultades, reciben la carga, o no la reciben. Se trata de verduras, frutas y productos alimenticios que deben ser transportados desde Arica a Tocopilla. Después de muchas dificultades, cuando han recibido la carga los vapores, el capitán resuelve no detenerse en Tocopilla. ¿Es esto aceptable? Creo que no es aceptable, y esto ocurre también en el extremo sur del país y entonces, se quiere que las Compañías determinen sus itinerarios, sin perjuicio de que no los cumplan cuando ocurran casos excepcionales, pero sin que los itinerarios queden absolutamente entregados a la voluntad de los armadores y capitanes de naves.

El señor Grove (don Marmaduke).—Sobre todo que ésta ha sido costumbre en nuestro país. Antes, se salía a una hora determinada de Valparaíso y se llegaba a una hora también determinada a Copiapó y cuando no existía, como ahora, el Puerto de Antofagasta, donde se puede actualmente entrar con buen o mal tiempo, los vapores tenían itinerarios fijos, aun cuando a veces debían desembarcarse los pasajeros en canastos; sin embargo, eran mayores las comodidades de que disponían los pasajeros en aquella época.

Recuerdo perfectamente bien que cuando el ferrocarril de Caldera a Copiapó era particular, había un convenio con las Compañías de vapores, de manera que los pasajeros que iban a Copiapó no tenían, como ahora, que dejarse caer en Caldera, pues no hay otra manera de expresar como se les bota a las dos o tres de la mañana.

En otro tiempo no solamente había itinerario, sino que ningún vapor era recibido después de las nueve de la noche ni antes de las seis o siete de la mañana, lo que significaba comodidad para los pasajeros, que no se veían obligados a buscar aloja-

miento a esas horas de la noche en esos puertos en que no existían, ni existen en algunos, hoteles cómodos.

Encuentro, pues, muy atinadas las observaciones del honorable señor Alessandri. Y cabe recordar que no se trata sino de volver a una antigua situación. Es solamente en estos últimos tiempos que las empresas navieras han dado en considerar preferentemente la carga, que les produce mejores entradas, tratando a los pasajeros como cosa secundaria.

El señor **Bórquez**. — ¿Me permite, honorable Senador?

Otro tanto sucede en los puertos del Sur. Se espera un barco en Quellón, por ejemplo, con lanchas cargadas con cien toneladas, y el barco no pasa a Quellón y esas lanchas deben permanecer allí una semana. Lo mismo en los otros puertos.

El señor **Alessandri**. — Estas observaciones ponen de manifiesto que no se trata de una disposición exagerada e inconveniente y que no puede decirse que con ella se entregue la dirección de los servicios marítimos a la autoridad administrativa.

El señor **Lira Infante**. — ¿Me permite, honorable colega?

Deseo hacer un alcance a las observaciones de Su Señoría.

Estoy de acuerdo en que la medida de exigir un itinerario a los vapores es conveniente, pero creo que simultáneamente debe consultarse, en relación con los vapores en servicio en los canales de Chiloé, el pago de las subvenciones fiscales en forma oportuna. Estas subvenciones son las que determinan a esas empresas a atender el servicio, que en realidad es deficiente porque sin las subvenciones las compañías no hacen negocio.

Es indispensable, pues, que al lado de las exigencias necesarias, a que alude Su Señoría, se consulte en la ley las disposiciones que facilite el cumplimiento de esas obligaciones. Establecer las obligaciones sin consultar las otras medidas, será completamente inútil, porque las compañías no atenderán el servicio si no les conviene hacerlo.

Se necesita, pues, salvar las dificultades relacionadas con el pago de subvenciones.

El señor **Errázuriz**. — Naturalmente que de las excepciones se pueden tomar algunas para hacer impresión. Pero son excepciones.

En segundo lugar, el honorable señor Grove parece ignorar, cuando habla de la cuestión de los pasajeros, que no hay reserva de cabotaje para pasajeros.

El señor **Grove** (don Marmaduke). — La observación del honorable Senador está fuera de tino. Yo sé que no hay reserva de cabotaje para los pasajeros, pero me he referido a la falta de cumplimiento de los itinerarios, cuestión que, a mi juicio, es mundial.

En efecto, recuerdo que hace algunos años el barco que nos llevaba llegó a Marsella cinco minutos después de la hora en que podía ser recibido, y aunque llevábamos cincuenta y cinco días de navegación desde Tahití, el barco tuvo que quedar amarrado al espigón hasta el día siguiente. El cumplimiento de los itinerarios está establecido en todas partes y no sé por qué no lo podríamos tenerlo aquí, pero la verdad es que a los señores Senadores de la mayoría parece importarles más el interés de los armadores que el del público.

El señor **Lira Infante**. — El honorable Senador no tiene derecho a expresarse en esa forma.

El señor **Grove** (don Marmaduke). — Pero es la verdad.

—**Varios señores Senadores hablan a la vez.**

El señor **Errázuriz**. — A mi juicio es un gran privilegio y una gran ventaja para los puertos chilenos que los vapores puedan ser recibidos de noche.

El señor **Grove** (don Marmaduke). — ¿Ventaja para los pasajeros?

El señor **Errázuriz**. — Una gran ventaja.

El señor **Grove** (don Marmaduke). — Una gran barbaridad.

—**Varios señores Senadores hablan a la vez.**

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Puede continuar el honorable señor Alessandri.

El señor **Gatica**. — ¿Me permitiría una

interrupción el honorable Senador para citar un hecho curioso?

El señor **Alessandri**.— Creo que en esta forma no voy a terminar nunca mis observaciones.

El señor **Gatica**.— Son sólo dos palabras.

Se ha observado con insistencia que en muchas ocasiones los vapores no se detienen en los puertos en que debían hacerlo, lo que no debe ocurrir, naturalmente, y que en todo caso debe ser sancionado.

El señor **Alessandri**.— Eso es lo que pedimos.

El señor **Gatica**.— Pero estas cosas pasan en Chile.

Voy a citar un caso que debe estar en conocimiento de mis honorables colegas. Hace algún tiempo, el año pasado no más, un Director del Banco de Chile fué a Europa a clausurar desgraciadamente, a mi juicio, pero no desgraciadamente para los accionistas del Banco de Chile, una oficina que tenía en Londres, y este director quiso pasar a Estados Unidos. Tenía su pasaje tomado en el Reina del Pacífico y convino con la compañía que él tomaría el vapor en Las Bermúdz y de esta manera alcanzaría a visitar Nueva York y otras poblaciones. Este distinguido Director del Banco de Chile se fué, pues, de Nueva York a tomar el vapor en las Bermúdz el día que se le había fijado para ello, pero cuando llegó a las Bermúdz el vapor había pasado el día anterior y dejó plantado a ese director, quien tuvo que volver a Nueva York a tomar otro vapor que lo trajera a Chile.

De modo que estas son cosas que no pasan con mucha frecuencia y que por uno o dos casos que se han presentado, no puede adoptarse el criterio de estimar que la Compañía desea faltar a sus obligaciones; sin embargo, creo que cuando no hay causa justificada para tocar en un puerto que no figura en su itinerario, debe ser castigado con el máximo de la pena.

El señor **Alessandri**.— Estamos de acuerdo y esta es precisamente una de las disposiciones más criticadas y de aquéllas que en concepto de algunos producirá la ruina de la Marina Mercante Nacional.

El señor **Gatica**.— Pero eso no pasa sino en las grandes compañías de vapores.

El señor **Alessandri**.— Los itinerarios fijos interesan especialmente a la zona norte.

Como muy bien lo saben mis honorables colegas, los pueblos del norte se abastecen con los productos del sur, y es indispensable tener un servicio regular de vapores para que lleguen frescos los productos a las poblaciones del norte.

Esta materia se estudió por una Comisión que fué al terreno a analizar las causas del encarecimiento de la vida en el norte. Tengo a la mano el informe respectivo y en una de sus conclusiones se dice que es indispensable "la regularización de los itinerarios de los vapores de manera de evitar el aislamiento de ciertos puertos en algunas ocasiones y el arribo simultáneo de varios de ellos en otras oportunidades".

El Congreso de Cámaras de Comercio del norte celebrado en 1934 adoptó acuerdos semejantes.

Se reunieron todas las Cámaras de Comercio desde Arica a Copiapó y se adoptaron los siguientes acuerdos:

"Número 8.º Que a nuestro juicio no es solamente el número de vapores lo que puede proporcionar un buen servicio, sino que es imprescindible una distribución metódica en los viajes de éstos, a fin de que los puertos del Norte no sufran trastornos en su aprovisionamiento ni escasez de los que necesitan, lo que ocasiona encarecimientos y crea conflictos a las autoridades y proveedores;

9.º Que la irregularidad en los viajes de algunas naves hace que el Norte esté privado por algunos días de productos que le son absolutamente necesarios, como la verdura y fruta fresca, presentándose el caso que en otras ocasiones llegan hasta tres vapores en un sólo día procedentes del sur;"

Y en la letra b) de los acuerdos respectivos se dice:

El Congreso de Cámaras de Comercio del Norte solicita: "b) Itinerario de vapores incluyendo la escala obligada en todos los puertos de Coquimbó al Norte, por lo menos una vez a la semana en los de menor importancia".

Esto dicen por unanimidad todas las Cámaras de Comercio del Norte y lo mismo dice la Comisión de Gobierno que fué a estudiar en el terreno esta materia.

Pero no sólo las autoridades y el público reclaman los itinerarios. Han sido los propios armadores quienes estimaron en un tiempo justa esta petición y en unos estatutos de la Asociación de Armadores, que han llegado a mi poder, se dice que es aspiración de los armadores ésta de tener itinerarios fijos. Y yo pregunto: si los propios armadores tienen esta aspiración de tener itinerarios fijos ¿qué de particular tiene que el consumidor del Norte y los representantes del Norte pidan lo mismo, lo que ellos han estimado indispensable para la Marina Mercante?

El señor **Lira Infante**. — Lo que querría decir que si no lo hacen no es porque no quieren, sino porque no pueden.

El señor **Alessandri**. — Pueden hacerlo fácilmente; pero muchas veces no lo hacen porque no quieren. Puede ser que se perjudiquen en un momento dado, pero si se hace mediante un reparto equitativo entre las compañías, ese perjuicio no exista, fuera de otras disposiciones que se establecen y que hacen que el perjuicio desaparezca en absoluto para las compañías. Precisamente, el artículo 1.º del proyecto complementa esta disposición de los itinerarios. El artículo 1.º establece que el Presidente de la República puede, en casos calificados, cuando haya deficiencia o insuficiencia de los servicios marítimos, conceder autorización para hacer el cabotaje a las naves extranjeras. Este es el correctivo indispensable, que va a hacer desaparecer el defecto a que se refiere el honorable señor Lira Infante.

Es cierto que en algunos casos es perjudicial para algunos vapores atracar a un puerto en el cual no va a recoger pasajeros o muy poca carga; pero puede ocurrir que haya vapores extranjeros que atraquen a esos puertos y entonces hay conveniencia en que la autoridad administrativa, ante esa situación, pueda autorizar a esas naves extranjeras para que hagan el cabotaje.

Hay vapores extranjeros que tocan en Arica y que van a embarcar salitre en To-

copilla. ¿Qué inconveniente hay para que esos vapores recojan mercadería en Arica para llevarlas a Tocopilla? A los vapores chilenos puede ser que no les convenga atracar en Tocopilla porque con esto aumentan sus gastos. En cambio se puede autorizar por el Presidente de la República a las naves extranjeras para que hagan el cabotaje entre uno y otro puerto de los mencionados. Así se resguarda el interés nacional, el de las compañías y el interés de las poblaciones de Arica y Tocopilla. Y esto que pasa en el norte ocurre también más al sur.

De modo que hay un conjunto de disposiciones que facultan a la autoridad administrativa y al Presidente de la República para que, de acuerdo con las compañías, se establezca un servicio eficiente atendiéndose así al interés general sin perjudicar el de las compañías.

Yo pregunto entonces ¿hay intromisión de la autoridad, puede decirse que con este temperamento se entrega la dirección de los negocios marítimos a la autoridad administrativa? Creo que solamente una falta de estudio de las disposiciones del proyecto puede llegar a conclusiones de esta especie.

Hay una tercera intervención del Estado y es la contenida en el artículo 11 del proyecto. En efecto, en este artículo se establece que las empresas no podrán negarse a recibir los pasajeros y carga que se les entregue. Creo que basta la enunciación de esta disposición para que no pueda ningún señor Senador decir que puede autorizarse a una compañía naviera para que levemente pueda negarse a recibir pasajeros o carga.

¿Cree lógico el Honorable Senado que una compañía diga que no lleva pasajeros o carga porque no le conviene transportarlos? Hay ciertos servicios de utilidad pública en los cuales es indispensable la intervención del Estado. Así por ejemplo, los ferrocarriles particulares y la Línea Aérea Nacional ¿podrían negarse a llevar pasajeros o carga?

Evidentemente que no. En Estados Unidos ocurrió que los ferrocarriles particulares, que no estaban sometidos a una legislación sobre el particular, no llevaban carga

sino cuando lo estimaban conveniente y fueron tan grandes los abusos que se cometieron que, por falta de legislación adecuada, se formaron grandes fortunas hasta que intervino el legislador para obligar a las empresas particulares a conducir los pasajeros y la carga.

Ha habido muchos casos en que algunas compañías se han negado a trasportar determinada carga. Tengo aquí la cita de diversos casos. Seguramente se me dirá que son casos aislados —puedo citar cuatro o cinco— pero estos casos pueden repetirse y así puede quedar en peligro la producción de una zona. Esto hay que combatirlo y establecer la sanción que corresponda para que no vuelva a suceder.

Tengo a la vista el caso del Ferrocarril de Arica a La Paz que necesitaba una considerable cantidad de durmientes que debía traerse del sur. Pues bien, no fué posible conseguir fletes; hubo dificultades de parte de las compañías de vapores que prefirieron traer otros productos. Igual cosa ocurrió con algunos productos de la minería que debieron ser transportados de un punto a otro del país; lo mismo pasó con un cemento que debía transportarse desde Valparaíso o San Antonio hasta Antofagasta para ahí ser llevado a Bolivia. Igual cosa ha sucedido con la sal en el norte. Saben los señores Senadores que hasta hace poco la sal se producía en el norte por dos compañías que estaban en competencia entre sí. Pues bien, una de ellas se puso de acuerdo con los armadores y acarreaba la sal que producía, en cambio la otra no podía sacar su producto.

Se quejó de esto y recurrió al Departamento de Comercio del Ministerio de Relaciones Exteriores a fin de arreglar esta dificultad.

En todos estos casos, estas dificultades se han arreglado con la intervención del Jefe de Transporte del Ministerio de Comercio.

Esta situación se ha considerado ahora en el proyecto que se discute.

Yo estimo que hay conveniencia en legislar sobre el particular, porque ha ocurrido algo que antes no sucedía: el tonelaje

de los vapores corresponde a la carga que necesita ser movilizada. Aun más, la carga es superior al tonelaje, y a medida que aumenta la carga sin que aumente también el tonelaje de los vapores, estos conflictos serán más frecuentes y pueden establecerse verdaderas preferencias por las compañías de vapores.

Lo que desean los Senadores partidarios del proyecto es dotar a la autoridad administrativa de las facultades necesarias para que los abusos que se han señalado no se repitan.

¿Hay en esto también una intromisión indebida del Estado? ¿Quiere decir esto que la autoridad administrativa ha tomado la dirección de los negocios marítimos? Me parece que no, señor Presidente. Se trata de una medida elemental que exige todo buen servicio naviero, aun más, que exige todo servicio de transporte.

Otra intervención del Estado relacionada con esta materia es la del artículo 12 del proyecto, que establece ciertas preferencias para llevar determinados productos alimenticios al norte. Este es un problema de los que más preocupa a los habitantes de esa zona. En ciertos vapores deben llevarse productos frescos, como verduras, frutas, etc. en unos espacios libres que se reservan precisamente para estos productos que se consignan con el nombre de "pacotilla". En la práctica ocurre que unos cuantos comerciantes contratan estos espacios libres y los abarrotan, estableciendo un monopolio de hecho.

¿Son responsables las compañías de esto? Soy el primero en decir que no. Las compañías contratan al amparo de nuestra legislación a dos, tres o cuatro comerciantes todos los espacios libres y estos comerciantes no llevan sino los productos indispensables que les permitan obtener ciertos precios determinados en el norte, y muchas veces se ha visto que, artificialmente, por este procedimiento se ha hecho subir el precio de los artículos de primera necesidad en Antofagasta, Iquique, Taltal y Tocopilla.

En atención a esto, se establece en el proyecto una disposición en el sentido de que esos espacios libres deben ser distribuidos con intervención de la autoridad ad-

Administrativa, para evitar que por estos medios fraudulentos se alcen los precios de los artículos en el norte. ¿Hay en esto una intervención indebida de la autoridad? ¿Significa esto una carga para las compañías? No, señor Presidente. Las compañías celebran contratos amparadas por la legislación civil, y en esa forma resguardan sus propios intereses; pero los poderes públicos no sólo deben reconocer los derechos legítimos de las compañías sino que tienen también la obligación de adoptar toda clase de medidas en resguardo de la vida de los habitantes del norte y de todo el país. Y es por eso que en este proyecto se concede al Presidente de la República la facultad de intervenir en la distribución de los espacios libres y se le autoriza, además, para que indique los productos alimenticios que de preferencia deben ser despachados.

Lo mismo ocurre muchas veces con el ganado. Una persona responsable que me merece fe, me dijo que en cierta ocasión en que había escaseado el ganado en el Norte, se

quiso hacer subir artificialmente el precio de la carne. ¿Qué se hizo entonces? Se contrataron todas las bodegas de los vapores para llevar ganado. Pero no se llevó: las bodegas iban vacías. Y subió enormemente el precio de la carne en el Norte.

Yo pregunto: ¿Es posible que esto suceda?

Me parece que se trata de un verdadero delito, y precisamente para evitarlo pedimos la intervención del Estado en esta materia. ¿Y puede algún Senador decir que hay intervención abusiva? Creo lo contrario: la no intervención es una negligencia culpable de la autoridad que con razón merecería las más duras críticas de la opinión.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Ha terminado la hora. Quedará el señor Senador con la palabra.

Se levanta la sesión.

Se levantó la sesión a las 4.1 P. M. ✓

Antonio Orrego Barros,
Jefe de la Redacción.