

# Sesion 11.<sup>a</sup> ordinaria en 27 de junio de 1916

PRESENCIA DEL SEÑOR CHARME

## Sumario

Se acuerda tratar en la primera hora de la sesion próxima diversos asuntos de fácil despacho.—Continúa la discusion del proyecto de contribucion de tonelaje.—Se suspende la sesion.—A segunda hora, se constituye la Sala en sesion secreta.—Se levanta la sesion.

## Asistencia

*Asistieron los señores:*

Aldunate Solar	Cárlas Lazcano	Fernando
Alessandri Arturo	Mac Iver	Enrique
Barros E. Alfredo	Ovalle Abraham	
Besa Arturo	Salinas Manuel	
Bruna Augusto	Urratia Miguel	
Claro Solar Luis	Valdes Valdes	Ismael
Correa Ovalle Pedro	Valderrama J. María	
Echenique Joaquin	Varas Antonio	
Figueroa Joaquin	Walker M. Joaquin	
García de la H. Pedro	Yáñez Eliodoro	
Gatica Abraham		

## Preferencia

El señor **Charme** (Presidente).—Propongo para ser discutidos mañana, antes de los incidentes, dos informes de la Comision de Lejislacion i Justicia, relativos a proyectos que conceden permiso para conservar bienes raices

Tambien propongo otro proyecto, favorablemente informado, relativo a la aprobacion del contrato municipal para alumbrado público en la ciudad de Constitucion

Quedan anunciados estos proyectos.

El señor **Urrejola**.—Desearia saber si está informada una solicitud relativa a la conser-

vacion de un bien raiz perteneciente a la Sociedad Comercial de Chillan.

El señor **Charme** (Presidente).—No está ese informe sobre la Mesa, señor Senador.

El señor **Urrejola**.—Ruego a la Comision respectiva tenga a bien tomar en consideracion este asunto cuanto antes le sea posible.

El señor **Barros Errazuriz**.—Talvez falta algun dato cuando la Comision no ha despachado el asunto sobre tabla, como es de costumbre.

El señor **Charme** (Presidente).—Apénas llegue el informe respectivo, me haré un deber anunciarlo.

Terminados los incidentes.

## Contribucion de tonelaje

El señor **Charme** (Presidente).—Entrando a la órden del dia, corresponde ocuparse del proyecto sobre contribucion de tonelaje.

Quedó en discusion el artículo 2.º, i con la palabra el honorable Senador por O'Higgins.

El señor **Aldunate**.—Decia en la última sesion que esta contribucion de tonelaje no produciria mayores efectos en los fletes marítimos si las naves dedicadas esclusivamente al comercio de cabotaje, fueran chilenas o extranjeras, bastaban para hacer el comercio marítimo en la costa de Chile, porque en este caso la contribucion se repartiria entre el total de la carga, i gravaria en pequeña cantidad a cada tonelada. Pero, no sucederia lo mismo si las naves dedicadas al cabotaje no bastaban para todo el servicio, porque entónces tendrian que entrar a suplir la deficiencia las naves provenientes del extranjero, que solo pueden hacer tres viajes anualmente. Estas naves son de gran capacidad, i les afectaria en gran porporcion la contribucion de tonelaje;

por consiguiente, no podrian hacer el servicio sino cobrando fletes mui altos.

Siendo indispensable la concurrencia de estas naves por la lei de la demanda, los fletes que se fijarian para todas las mercaderias serian determinados por los propietarios de esas naves que solo pueden venir a Chile tres veces por año. Las otras naves quedarian favorecidas en términos de obtener pingües utilidades, i veriamos algo parecido a lo que ocurrió cuando hubo concierto entre la Compañía Sud-Americana de Vapores i la Compañía Inglesa del Pacífico.

Tengo aquí un cuadro que manifiesta que actualmente las naves chilenas dedicadas al cabotaje tienen un tonelaje total de mas o ménos treinta i cinco mil toneladas. Uno de los señores Senadores que ha suscrito el informe de Comision, i que es mui versado en esta materia, me dió el dato de que se necesitarian sesenta i cinco mil toneladas de registro para servir el actual comercio de cabotaje; de manera que faltan en el dia de hoy treinta mil toneladas o mas, que tendrian que llenarse con nuevas naves, provenientes del extranjero, i que se dedicarian al cabotaje. En este caso el recargo en el flete seria únicamente el que corresponde a la contribucion; pero, mientras esta necesidad no se salve, las naves que vengan del extranjero, i de gran tonelaje, tendrán que determinar los fletes.

En un réjimen de completa libertad estas cosas se corregirian por sí mismas: la competencia viene a salvar todas las dificultades. Puede haber momentos en que se encarezcan los precios; pero, el mal se remedia por efecto de la misma libertad, viene la concurrencia de todos, i en consecuencia, la baja.

En un réjimen de proteccion no sucede lo mismo. Pueden pasar meses, i talvez años, i el pais tendrá que soportar éstos recargos de fletes sin tener cómo sacudirse de ellos.

Lo que le interesa al pais es que prospere la marina mercante; pero, no que lucren excesivamente determinadas compañías, i que ciertos propietarios de buques se encuentren favorecidos por ministerio de la lei.

Por eso en esta clase de réjimen es indispensable, como medio de propender al mayor desarrollo futuro de la riqueza en los paises, completar la lei con otra clase de medidas.

Yo creo que debemos ir despacio en esta materia de contribucion de tonelaje: o bajamos la contribucion a un minimum menor que la cifra proyectada, o bien establecemos la tarifa máxima, dando facultades para fijarla al Presidente de la República.

Con esto se podria corregir el mal que yo preveo en esta contribucion.

El señor **Mac Iver**.—Antes de usar de la palabra me permitiria preguntar si es exacta la version de la sesion de ayer publicada en *El Mercurio* en órden a admitir nueva discusion sobre el artículo 1.º de este proyecto.

El señor **Charme** (Presidente).—Es exacta, señor Senador.

El señor **Mac Iver**.—Hacia esta pregunta porque la Cámara comprenderá que me encuentro en una situacion personal mui incómoda. Yo voi a combatir este impuesto al tonelaje que se contempla en el artículo 1.º del primer proyecto sobre proteccion a la marina mercante nacional, cuando ya el Senado se ha pronunciado sobre él.

El señor **Urrejola**.—La Cámara no se ha pronunciado, señor.

El señor **Mac Iver**.—En ese caso desaparecería la dificultad i me sentiria alentado para combatir ese artículo, por la benevolencia que la Cámara ha gastado para conmigo, a la cual estoi mui reconocido, i en seguida por el hecho de ver que en el artículo 2.º se trata de la misma cuestion del artículo 1.º; es decir, del efecto que producirá sobre el costo de los fletes este impuesto de tonelaje a la marina mercante nacional.

No intento observar el procedimiento de la Mesa, pero me parecia que el órden de la discusion no era el de continuar la del proyecto sobre tonelaje. Ciertamente que este proyecto habia sido aprobado en jeneral; cierto que estaba en discusion el artículo 1.º. Pero, enviado el proyecto a Comision i vuelto de ella en la forma en que ha venido, ¿qué correspondia hacer? Me parece que lo que correspondia era poner en discusion jeneral cualquiera de los proyectos, incluso el relativo al impuesto de tonelaje.

Note la Cámara lo que dice el informe de la Comision: «Tres son los proyectos de lei que la Comision formula i acompaña al presente informe, a saber:

1.º Proyecto de lei sobre la contribucion de tonelaje, que es proponemos en reemplazo del proyecto de igual naturaleza proveniente de la Cámara de Diputados, que pende de vuestra consideracion».

De manera que el proyecto de la Cámara de Diputados, que era el que estaba en discusion cuando se enviaron estos asuntos a Comision, ha desaparecido, i el proyecto que en reemplazo presenta la Comision respectiva, es éste.

En consecuencia ¿cómo debió comenzar la discusion? En mi parecer, debió comenzar por la discusion jeneral del nuevo proyecto sobre tonelaje presentado por la Comision.

¿Me engaño en esto, señor Presidente?

Me parece que nó.

Creo que se han cambiado los proyectos i que es otro distinto el que discutimos en reemplazo del que envió la Cámara de Diputados; en consecuencia, este otro proyecto está sujeto a la discusion jeneral como cualquier proyecto.

Me parecia tambien que la discusion jeneral de este asunto de proteccion a la marina mercante era mui útil, sea que se trate de este proyecto o de cualquier otro.

¿Por qué era mui útil? Por dos motivos: Primero, por la complejidad i por la importancia misma del asunto que se somete a la discusion.

Vea la Honorable Cámara si es de trascendencia para el interes público esta discusion jeneral: proyecto de lei de primas a la marina mercante, dividido en dos títulos, de primas a la construccion de naves i de primas a la navegacion. Proyecto de proteccion a líneas especiales de navegacion internacional; la creacion de una gran compañía para la navegacion internacional, con el adelanto de cuantiosos fondos de parte del Estado.

La creacion de un fondo de fomento, que en la forma que está propuesto por la Comision significa la acumulacion de trescientas o quinientas mil libras anuales. ¡I esto se piensa hacer en las circunstancias actuales! Creacion de una oficina de direccion de la marina mercante, en un pais aquejado de la enfermedad del funcionarismo i de la empleomanía. Establecimiento de una Caja Hipotecaria de Crédito Naval, i finalmente, ampliacion i renovacion de las leyes de restriccion para la marina mercante.

¿Valia la pena la discusion jeneral sobre estos distintos medios de fomentar la marina mercante nacional propuestos por la Comision? En mi entender, sí. Era mui necesario estudiar a fondo esta cuestion, estudiarla en todos sus aspectos, pesarla, meditarla, no dejarse llevar de los vientos que corren sin tener presente cuál es la direccion de esos vientos i a dónde pueden conducirnos.

Me parecia, en segundo lugar, indispensable la discusion jeneral de estos proyectos porque las leyes de proteccion que hemos dictado pueden haber obedecido a una idea, a un sentimiento o a una aspiracion mui jeneral; pero, prácticamente, ¿nos han dado el resultado que esperábamos? ¿No nos han cau-

sado ningun dolor, ninguna decepcion? ¿Hemos ganado o hemos perdido con esas medidas de proteccion a la industria nacional? Los sacrificios que ha hecho i hace el pais, sacrificios de su dinero, de su bienestar, de sus buenas costumbres, sacrificio de su temple moral, de su dignidad aun, ¿están compensados o han estado siempre compensados por la obtencion de algo útil para la comunidad, que signifique algo mas que las penas i los dolores que ha sufrido i que sufre el pais?

Cuestion es esta que yo no he visto dilucidada, i yo, señor Presidente, palpo i veo los males de muchas de estas medidas, pero no veo, en cambio, los bienes que ellas han producido.

La proteccion a las industrias nacionales se ha traducido, en el órden económico, por decirlo así, en la creacion de una cantidad de monopolios desde las mas altas industrias hasta las mas humildes: monopolio de la refinacion de los azúcares, monopolio de la cerveza, monopolio de los fósforos, monopolio de cuanto cabe en lo que llamamos industria nacional. ¿Digo o no digo la verdad?

En consecuencia, al lado del daño que significa la proteccion, al lado del sacrificio que se impone por conseguir un bien mayor para la comunidad, ha nacido una entidad nueva en nuestras industrias, el *trust* o monopolio, que viene a convertirse al fin en encarecimiento de la vida de los habitantes, en el encarecimiento de los elementos mas necesarios para la industria nacional, i mas que todo, en la falta de bienestar de la jeneralidad, en la inquietud por el dia de mañana, i en la falta de confianza en la fuerza i en el porvenir del pais; en el fondo, en amargura, en inquietud, en penas i en lágrimas. I todavía, en el órden moral, el efecto que estas cosas producen es el abatimiento de los caracteres, el envilecimiento a veces del individuo, i esos males sociales que se palpan entre nosotros, que son la empleomanía, la degradacion i la falta de sentido moral.

¿Cree el Senado que ántes de tomar medidas de proteccion en favor de ciertas i determinadas industrias no vale la pena echar una mirada atras para contemplar qué efecto han tenido esas leyes protectoras entre nosotros, a fin de corregir los malos efectos i acentuar los buenos que ellas hayan producido?

¿Se puede, lisa i llanamente, a título de proteger a la marina mercante o a las industrias nacionales manufactureras, entrar a crear monopolios i encarecer la vida, a dificultar la

produccion misma? Mis honorables colegas dirán que nó, que esto hai necesidad de estudiarlo, que hai necesidad de que la experiencia del pasado nos enseñe el camino que debemos seguir, i que debemos pesar uno a uno los efectos producidos por las leyes protectoras a que ántes me he referido i precavernos con mucho cuidado de incurrir de nuevo en errores lamentables.

A este respecto yo podria citar casos al Honorable Senado en que por sostener una pequeña fábrica de un valor no superior a trescientos mil pesos, que produce artículos de consumo que no valen un millon i medio de pesos al año, se ha gravado anualmente al país con un alza de valores de mas de un millon de pesos.

Casos como éste podrian presentarse muchos i se podria preguntar cuánto influye en las dificultades para el establecimiento de las mismas industrias nacionales este sistema de proteccion jeneral para todas las industrias, sin distincion ninguna de clases o de medios.

¿Qué significa, por ejemplo, para la construcción de naves la proteccion a las maderas, la proteccion a las pinturas? De esta manera llegaremos a ver el curioso fenómeno de que, por proteger a una industria de valor de cinco, supongamos, por su estension en el país, sacrificemos industrias por valor de cincuenta.

No, señor; no se puede prescindir de estas cosas.

Yo creo que para estudiar bien el asunto i para satisfaccion de los mismos que deseamos la proteccion a la marina mercante nacional, debió venir esta discusion jeneral dentro de cualquiera o de todos los proyectos, i que ella hubiera sido la luz que nos alumbrara en este camino difícil de proteger a la marina mercante. Pero esa discusion no ha tenido lugar.

El señor **Charme** (Presidente).—Me permito observar al señor Senador que en las últimas sesiones del mes de abril se discutió i se aprobó en jeneral este proyecto, enviándose en seguida a Comision, i es costumbre que cuando vuelve de Comision un proyecto que ántes ha sido aprobado en jeneral, se procede a la discusion particular.

Este es el caso actual.

El señor **Claro Solar**. — En realidad, este proyecto no pasó a Comision.

El señor **Charme** (Presidente).—No se envió especialmente a Comision, sino que se nombró una Comision especial para que estudiara todos los proyectos sobre proteccion a la marina mercante.

El señor **Claro Solar**.—A pesar de haberse pedido que pasase a Comision el proyecto sobre tonelaje, el Senado no lo creyó oportuno i acordó continuar en la discusion jeneral, i entró a la discusion particular despues de cerrada la discusion jeneral i de haber oido al honorable Senador por Atacama. En la discusion particular quedó con la palabra el mismo honorable Senador por Atacama, i como se cerró el período extraordinario de sesiones, la Comision creyó del caso ocuparse de este proyecto i preparar los antecedentes, creyendo interpretar con ello la voluntad del Senado. Así es que el Senado no tenia otra cosa que hacer sino seguir en la discusion particular.

En cuanto a los proyectos de primas a la marina mercante, que no han sido discutidos en jeneral, cuando lleguen al Senado serán puestos en discusion.

El señor **Walker Martínez**.—He visto en los periódicos que ayer se acordó reabrir el debate sobre el artículo 1.º cuando viniera al Senado el señor Senador por Atacama. Su Señoría ha preguntado si era exacta esta version, i el señor Presidente ha contestado afirmativamente.

Creo que se salvaria la dificultad cumpliendo este acuerdo; así Su Señoría podria hacer sus observaciones de carácter jeneral.

El señor **Yáñez**.—Creo que basta que un Senador tenga que hacer observaciones jenerales sobre un proyecto para que el Senado defiera a su deseo.

El asunto que se discute es grave, i una opinion tan autorizada como la del honorable señor **Mac Iver**, el Senado la oirá siempre con el mayor interés.

Creo, por esto, que el camino mas corto es reabrir debate sobre todo el proyecto, i así lo pido al Senado, rogando al mismo tiempo al honorable señor **Mac Iver** que dé toda la estension que tenga a bien a las observaciones que desea hacer.

El señor **Charme** (Presidente).—Si no hai inconveniente, se reabrirá el debate en jeneral.

Queda acordado así.

El señor **Mac Iver**.—A pesar del acuerdo del Senado, no haré uso del derecho de seguir en consideraciones jenerales; no lo hago porque, en vista del acuerdo de ayer, no me preparé para hablar en jeneral sobre este proyecto; creí que no se trataria sino del artículo 1.º De modo que me voi a concretar a este artículo, que entendia que el Senado habia ayer aprobado.

He sido i soi partidario antiguo de la proteccion a la marina mercante. Esta es una de las industrias que tiene base en el pais i por la cual es permitido hacer un sacrificio, siempre que no signifique daño para otras industrias, tanto o mas importantes que la marina mercante.

Yo no he contemplado nunca este asunto, sino mui secundariamente, bajo el aspecto que se le da entre nosotros, desde que imperan ciertas ideas, como lo que se llama imperialismo prusiano, ideas belicosas de mirar al vecino como enemigo, de vivir en un campamento preparándose para la guerra o haciendo la guerra. Sé que el peligro de agresion de otras potencias es posible, a veces probable, i sé que, si no se atiende mucho a este aspecto de la cuestion, pueden ocurrir sucesos lamentables.

Pienso que debemos buscar proteccion para nuestra marina mercante nacional, porque tenemos una poblacion marítima esencialmente apta para la marina, porque tenemos elementos de construccion de naves, i mas que elementos, porque esta industria, no mui estensa i floreciente hoy dia entre nosotros, tiene en nuestro pais raices que son ya seculares. Soy partidario de la proteccion a la marina mercante nacional porque existe mercado —la palabra no es talvez mui propia i en lenguaje económico no signifique talvez lo que quiero decir—porque tenemos costas mui estensas, porque tenemos un estenso tráfico marítimo, como se dice, cuyo aprovechamiento vendria mui bien a una marina mercante chilena; finalmente, soy partidario de esta proteccion porque en el pais hai elementos con qué hacerla, porque hai capitales i porque se trata de una industria estremadamente remunerativa, de manera que si existe el capital i se acuerda la proteccion, es evidente que ésta contribuirá un aliciente para su empleo en la adquisicion o construccion de naves mercantes nacionales.

Por eso soy partidario de la proteccion a la marina mercante nacional, porque hai algo que proteger racionalmente, porque esta proteccion, este sacrificio de la hora presente, puede traducirse despues en un gran bien para el pais.

Pero yo no habia considerado como medios de ejercitar esta proteccion por parte del Estado, por parte de la lei, sino la prima de navegacion i de construccion, el derecho diferencial, la desagravacion de los impuestos i, finalmente, en hora oportuna, cuando ello no ocasionara un desastre, la reserva de la na-

vegacion de cabotaje para nuestra marina mercante nacional.

El señor Walker Martínez.— Despues de tenerla.

El señor Mac Iver.—La Comision, mientras tanto, no ha pensado de la misma manera. Se limita a recomendar la prima a la navegacion i a la construccion de naves i el monopolio del cabotaje; pero la desagravacion del impuesto no existe, el derecho diferencial no aparece. En cambio de eso, recomiendan como medio de proteccion una medida que importa el encarecimiento de los fletes, porque en el fondo el impuesto de cabotaje o es un encarecimiento de los fletes o no es nada. Propone tambien la Comision la creacion, con dinero que proporcionará el Estado, de una poderosa compañía de navegacion internacional, es decir, el establecimiento de otro monopolio. De manera que se considera entre nosotros que la creacion de un verdadero monopolio en la navegacion mediante la ayuda o auxilio del Estado, es una proteccion a la marina mercante nacional!

Ha propuesto tambien la Comision la acentuacion o reagravacion de ciertas reglas existentes en leyes o en códigos en actual vijencia i que entran el desarrollo de la marina mercante.

Aquí es donde comienzan las diverjencias entre mi manera de pensar i la manera de pensar de la Comision. Yo he creido i creo que todo lo que sea desagravar, suprimir impuestos a la marina mercante; que todo lo que sea primas de navegacion i de construccion; que todo lo que, en hora oportuna, sea reserva del cabotaje para la marina nacional; que todo lo que sea, si es posible, derechos diferenciales, son medidas de proteccion que el Senado debe buscar i aceptar; pero que todo lo que sea reagravacion de impuestos, que todo lo que sea entorpecer la navegacion, encarecer los fletes marítimos i fomentar la creacion de nuevas oficinas o empleos, eso no es proteccion a la marina mercante nacional. A mi juicio, todo lo que sea crear un monopolio, en cual quier forma, todo lo que sea crear una gran compañía absorbente i dominante, por lo mismo que seria grande i que vivimos en un pais chico, todo eso es, precisamente, lo contrario de proteccion, es sencillamente matar la navegacion, es mantenernos en la situacion que se creó en nuestro pais hace muchos años cuando, absorbida la navegacion costanera i del Pacífico por una gran compañía extranjera i una mas pequeña nacional, impusieron la lei a todo el mundo i mataron

nuestra marina mercante. Porque en realidad, la verdadera causa del desmedro, de la muerte de nuestra marina mercante, fué ese monopolio de las Compañías Inglesa i Sud-Americana de Vapores, de manera que si fuéramos a fortalecer de nuevo estas dos entidades, seguiríamos viviendo entre dos grandes colosos para que nos estrecharan i mantuvieran moribunda o sin nacer nuestra incipiente marina mercante nacional.

Por eso no estrañará la Cámara que yo mire este artículo primero del proyecto en debate con ojos que no son de favor ni simpatía. El establece una contribucion que se llamará derecho de tonelaje i que gravará a toda nave nacional o extranjera que haga el comercio de cabotaje, o sea que transporte carga o pasajeros entre los puertos de la República.

¿Con que para proteger a nuestra marina mercante nacional hai necesidad de imponerle una contribucion? ¡I yo que habia pensado que lo primero que habia que hacer era, precisamente, lo contrario, es decir, suprimir en lo posible las contribuciones que pesan sobre ella!

Para apreciar este artículo en lo que vale, no hai necesidad de analizarlo mucho. Basta ver cómo se hace el transporte marítimo a lo largo de nuestras costas. Lo hacen las dos

compañías a que ántes me he referido, lo hacen vapores que llamaré sin carrera fija, cuyo número en el último tiempo ha aumentado considerablemente, como supongo que habrá aumentado tambien su tonelaje, i no sé si habrá mejorado su calidad; lo hacen, finalmente, los buques de comunicaciones interoceánicas, buques de procedencia transatlántica, que descargan cierta cantidad de mercadería en los puertos del sur, como Valdivia, Coronel, Talcahuano i Valparaiso, i que relleñan sus bodegas con mercaderías o productos tomados en esos mismos u otros puertos para trasportarlos a la rejion salitrea i minera del norte del país.

El señor **Charme** (presidente) —Como ha llegado la hora, quedará Su Señoría con la palabra

Se suspende la sesion.

*Se suspendió la sesion.*

## SEGUNDA HORA

### Sesion secreta

A segunda hora se constituyó la Sala en sesion secreta.

*Se levantó la sesion.*