

Sesión 50.a extraordinaria en 21 de Diciembre de 1921
PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES CLARO SOLAR Y CORREA OVALLE

SUMARIO

Se aprueban las modificaciones de redacción propuestas por el señor Presidente en el proyecto sobre cuenta corriente bancaria.—A indicación del señor Zañartu (don Enrique) se acuerda tratar en primer lugar, en la sesión de la tarde, del proyecto sobre empréstito, y en segundo lugar, del proyecto sobre reserva del cabotaje a las naves chilenas.—Se levanta la sesión.

Asistieron los señores:

Aguirre Cerda, Pedro
Briones Luco, Ramón
Concha, Luis Enrique
Errázuriz, Ladislao
Garnham, Luis
Gatica, Abraham
González E., Alberto
Huneus, Francisco
Letelier Silva, Pedro
Lyon Peña, Arturo
Quezada A., Armando
Rivera, Guillermo
Valenzuela, Régulo
Yáñez, Eliodoro
Zañartu, Enrique
Zañartu, Héctor

ACTA

Se leyó y fué aprobada la siguiente:

Sesión 49.a, extraordinaria en 20 de Diciembre de 1921

Asistieron los señores: Claro, Correa, Aguirre, Alessandri, Barros, Briones, Bulnes, Concha S. don Juan E., Concha don Luis E., Echenique, Errázuriz Tagle, Freire, Garnham, González Errázuriz, Huneus, Letelier, Lyon, Ochagavía, Quezada, Rivera, Valenzuela, Yáñez, Zañartu don Enrique, Zañartu don Héctor y los señores Ministros del Interior, de Guerra y Marina y de Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles.

Leída y aprobada el acta de la sesión anterior, se dió cuenta de los siguientes negocios:

Oficios

Siete del Tribunal de Cuentas con los cuales se comunica que S. E. el Presidente de la República ha insistido en la toma de razón de los siguientes decretos:

N.º 2485, expedido por el Ministerio de Hacienda, sobre funciones que se encomiendan al tesorero fiscal de Santiago, referentes a la Ley de anticipos a los productores de salitre;

N.º 1382, del Ministerio de Relaciones Exteriores, sobre comisión conferida a don Emiliano Bustos;

N.º 2154, del Ministerio del Interior, sobre viáticos para el Intendente de Tarapacá;

N.º 2665, del Ministerio del Interior, sobre nombramiento de don Lautaro Benham de Comisario interventor de Pulperías;

N.ºs 3586 y 3587, del Ministerio del Interior, sobre pagos para gastos de obreros cesantes;

N.º 3646, del Ministerio del Interior, sobre autorización para girar hasta trescientos mil pesos para construcción de pabellones, etc., para variolosos.

Pasaron a la Comisión de Presupuestos.

Entrando a los incidentes, el señor Barros Errázuriz formula indicación para que se trate sobre tabla el proyecto aprobado por la Cámara de Diputados que prorroga la ley N.º 3657, referente a una gratificación para los empleados del Congreso Nacional.

Por asentimiento unánime se acepta esta indicación.

En discusión general y particular el proyecto, usan de la palabra los señores Bulnes, Zañartu don Enrique y Valenzuela.

Cerrado el debate, se pone en votación en la forma propuesta por la Comisión y resulta aprobado por doce votos contra seis.

Por asentimiento tácito se acuerda tramitarlo sin esperar la aprobación del acta.

El señor Echenique formula indicación, para que se destine la Orden del Día de la sesión de la tarde de mañana Miércoles a tratar de solicitudes particulares.

El señor Zañartu don Héctor modifica esta indicación en el sentido de que se prorrogue la sesión del Jueves próximo de seis y media a siete y media de la tarde con el objeto a que se ha referido el Honorable Senador por Santiago.

El señor Concha don Enrique formula indicación para que se exima del trámite de Comisión una moción formulada por Su Señoría sobre concesión de una pensión a la viuda e hijas del ex-guardián de la cárcel de Peumo, Ernesto Trujillo.

El señor Presidente le advierte que este trámite es obligatorio en conformidad a la ley de 10 de Setiembre de 1887.

El mismo señor Presidente formula indicación para que en la Orden del Día de la presente sesión, se continúe la discusión particular del proyecto sobre reorganización de los servicios públicos.

Se dan por terminados los incidentes.

La indicación formulada por el señor Echenique en la forma en que fué modificada por el señor Zañartu, se da tácitamente por aprobada.

En igual forma se da por aprobada la del señor Presidente referente a la Orden del Día de la presente sesión.

Entrada a la Orden del día, se pone en discusión el artículo 2.º del proyecto sobre reorganización general de los servicios públicos.

El señor Presidente manifiesta que este artículo es igual en el proyecto de la Comisión y en el contra-proyecto del Honorable señor Rivera.

El señor Rivera formula indicación para que se cambie en el inciso segundo la palabra "Ejecutivo por las palabras "Presidente de la República".

El señor Briones Luco hace indicación para que se agregue como inciso final de este artículo el siguiente: "La misma Comisión estudiará también la mejor forma de despachar las propuestas públicas a fin de resguardar su seriedad y mayor economía".

Por asentimiento unánime se aprueba el artículo con las modificaciones propuestas.

Se pone en discusión el artículo 3.º y por haber llegado la hora, queda pendiente su consideración.

En conformidad a lo acordado en la sesión de la mañana, se ponen en votación las indicaciones referentes al artículo 2.º del proyecto sobre reserva del cabotaje a las naves chilenas.

Se pone en votación la indicación del señor Zañartu don Enrique para que se redacte el inciso primero de este artículo en la forma siguiente: "Desde la fecha en que el comercio

del cabotaje quede reservado a la Marina Mercante Nacional, las tarifas máximas de carga y pasajes que rijan en este comercio serán fijadas con aprobación del Presidente de la República, previo informe de una Comisión compuesta de dos representantes de los dueños de naves de cabotaje, de uno de la Asociación de productores de salitre de Chile, de otro de la Sociedad Nacional de Agricultura y presidida por el Director del Territorio Marítimo. Estas tarifas comprenderán las de lanchaje y muelleaje".

Por dieciocho votos contra cuatro y una abstención se aprueba esta indicación.

Se pone en votación la indicación del señor Huneeus para agregar a continuación el siguiente inciso:

"Una vez aprobadas las tarifas no podrán ser modificadas sino a petición de los navieros interesados".

Por 17 votos contra 6, se desecha esta indicación.

Se pone en votación la indicación para agregar en el inciso primero ya aprobado, después de la palabra "fijadas", la palabra "anualmente".

Por trece votos contra nueve se desecha esta indicación.

Se pone en votación la indicación del señor Presidente para agregar en el inciso primero, después de la palabra "nacional", la frase: "y durante los primeros cinco años siguientes".

Por 16 votos contra siete y una abstención, se desecha esta indicación.

Se pone en discusión el inciso segundo propuesto por el señor Lyon que dice como sigue:

"Con posterioridad a la aprobación de tarifas quedarán exentos de este trámite los dueños de naves que ingresen al servicio de cabotaje siempre que los fletes que ellos cobren no sean de un valor superior al fijado por la Comisión".

Se aprueba esta indicación con el voto en contra del señor Zañartu don Héctor.

Por asentimiento unánime se aprueban los incisos 2.º y 3.º del proyecto de la Cámara de Diputados, quedando la Mesa encargada de su redacción definitiva.

Los señores Quezada y Garnham manifiestan que en vista de los acuerdos ya adoptados, retiran sus respectivas indicaciones.

El artículo aprobado en esta sesión queda como sigue:

"Artículo... Desde la fecha en que el comercio del cabotaje quede reservado a la Marina Mercante Nacional, las tarifas máximas de carga y pasajes que rijan en este comercio serán fijadas con aprobación del Presidente de la República, previo informe de una comisión compuesta de dos representantes de los dueños de naves de cabotaje, de uno de la Asociación de Productores de Salitre de Chile, de otro de la Sociedad Nacional de Agricultura, y presidida por el Director del Territorio Marítimo. Estas

tarifas comprenderán las de lanchaje y muelle.

Con posterioridad a la aprobación de tarifas, quedarán exentos de este trámite los dueños de naves que ingresen al servicio de cabotaje siempre que los fletes que ellos cobren no sean de un valor superior al fijado por la Comisión.

Las tarifas se fijarán en moneda legal de oro y podrán pagarse en esta moneda o en moneda corriente con el recargo correspondiente.

En ningún caso podrán cobrarse tarifas superiores a éstas; y la infracción será penada con una multa equivalente al cuádruple de la cantidad indebidamente percibida.

Se suspende la sesión.

A segunda hora, continúa la discusión del artículo 3.º del proyecto sobre reorganización general de los servicios públicos.

Usan de la palabra el señor Presidente y los señores Zañartu don Enrique, Ministro de Hacienda, Rivera, Briones, Concha don Enrique, Errázuriz Tagle y Zañartu don Héctor.

El señor Concha don Enrique formula indicación para volver nuevamente este proyecto en informe a Comisión.

Cerrado el debate, se da tácitamente por aprobada la indicación del Honorable Senador por O'Higgins, acordándose por asentimiento unánime pasar este proyecto en informe a una Comisión Especial que se compondría de tres miembros.

El señor Presidente propone a los Honorables Senadores señores Aguirre, Concha don Enrique y Rivera, para formar dicha Comisión.

Tácitamente queda acordada esta designación.

A propuesta del señor Presidente se acuerda continuar la discusión particular del proyecto sobre Cuenta Corriente Bancaria y Cheques, que había quedado pendiente en sesión de fecha 12 del actual.

Se pone en discusión el artículo 16 que se dejó para segunda discusión en la sesión indicada.

Usan brevemente de la palabra el señor Presidente y los señores Errázuriz Tagle y Correa.

Cerrado el debate, se da tácitamente por aprobado.

Se toma después en consideración el artículo 17 que también se había reservado para segunda discusión en la sesión antes referida.

Usan de la palabra el señor Concha don Enrique, el señor Presidente y el señor Ministro de Guerra.

Cerrado el debate, se da tácitamente por aprobado.

Considerado en seguida el artículo 21, que también había sido reservado para segunda discusión en la misma sesión aludida, se da tácitamente por aprobado.

En discusión el artículo 23, usan de la palabra el señor Ministro de Guerra y los señores Correa, Rivera, Briones y Errázuriz Tagle.

El señor Correa formula las siguientes indicaciones en el inciso segundo:

Decir: "...cuando gire a sabiendas sobre cuenta cerrada"...; y suprimir la frase que dice: "cuando gire sobre cuenta agotada y que no haya tenido movimiento durante el último trimestre".

Cerrado el debate, se da tácitamente por aprobado el artículo conjuntamente con las indicaciones del Honorable Senador por Talca.

En discusión el artículo 24 usan de la palabra el señor Concha don Enrique, el señor Presidente, el señor Ministro de Guerra y los señores Arancibia, Rivera y Concha don Luis.

Cerrado el debate, se da tácitamente por aprobado.

En igual forma se dan por aprobados los artículos 25 y 26.

En discusión el artículo 27, usan de la palabra el señor Ministro de Guerra y el señor Presidente.

Cerrado el debate, se da tácitamente por aprobado.

El artículo 28 se da tácitamente por aprobado.

En discusión el artículo 29, el señor Correa formula indicación para agregar la siguiente frase:

"...y en tal caso deberá dejarse constancia en el original de que hay duplicado".

Cerrado el debate, se da tácitamente por aprobado el artículo con la modificación propuesta.

En discusión el artículo 30, usan de la palabra el señor Echenique, el señor Ministro de Guerra y el señor Presidente.

Con el asentimiento de la Sala se acuerda dejarlo para segunda discusión.

En discusión el artículo 31, usan de la palabra el señor Presidente y los señores Concha don Enrique, Rivera, Echenique y el Ministro de Guerra.

Cerrado el debate, se da tácitamente por aprobado acordándose facultar a la Mesa para revisar su redacción a fin de sustituir la palabra "cruzamiento".

El artículo 32 y el artículo 33, se dan también tácitamente por aprobados, acordándose facultar a la Mesa para revisar la redacción con el mismo objeto que en el artículo anterior.

En discusión el artículo 34, usan de la palabra el señor Arancibia, Correa y el señor Presidente.

Cerrado el debate, se da tácitamente por aprobado.

El artículo 35 se da tácitamente por aprobado.

En discusión el artículo 36, usan de la palabra el señor Arancibia, el señor Ministro de Guerra y el señor Correa.

Cerrado el debate, se da tácitamente por aprobado.

En discusión el artículo 37, usa brevemente de la palabra el señor Presidente.

Cerrado el debate se da tácitamente por aprobado.

En discusión el artículo 38, el señor Ministro de Guerra formula indicación para que se redacte en los términos siguientes:

"Artículo... El cheque girado en pago de obligaciones, no produce novación cuando no es pagado".

Cerrado el debate, se da tácitamente por aprobado en los términos propuestos.

En discusión el artículo 39, usan de la palabra el señor Ministro de Guerra y el señor Presidente.

Cerrado el debate se da tácitamente por aprobado.

Los artículos 40, 41 y 42 se dan tácitamente por aprobados.

Se toma en seguida en consideración el artículo 30, que se había reservado para segunda discusión.

El señor Ministro de Guerra usa de la palabra haciendo algunas observaciones sobre este artículo y formula indicación para que en el número primero se eleve el plazo de "dos" a "diez días".

Cerrado el debate, se da tácitamente por aprobado el artículo con la indicación propuesta,

acordándose facultar a la Mesa para conformar su redacción con las ideas manifestadas en el debate.

Queda con esto terminada la discusión del proyecto sobre Cuenta Corriente Bancaria y Cheques.

Con el asentimiento de la Sala, se acuerda facultar a la Mesa para que revise la redacción definitiva del proyecto.

El señor Presidente expresa que la presentará en una sesión próxima.

Los artículos aprobados en esta sesión han quedado como sigue:

"Artículo... El cheque será girado en formularios numerados que suministrará el librado en talonarios de serie especial para cada librador; a menos que éste gire a su favor en el mismo Banco.

Artículo... En caso de falsificación de un cheque, el librado es responsable:

1.º Si la firma del librador es visiblemente disconforme con la dejada en el Banco para cotejo;

2.º Si el cheque tiene raspaduras, enmendaduras u otras alteraciones notorias; y

3.º Si el cheque no es de la serie entregada al librador.

Si la falsificación se limitare al endoso, el librado no será responsable, sino en el caso de haber pagado a persona desconocida, sin tomar la precaución establecida por el artículo 715 del Código de Comercio.

Artículo... El cotejo de las anotaciones de los cuadernos de cheques producirá plena prueba para justificar si los cheques son o no de la serie entregada al librador.

Si se alegare extravío de los cuadernos o si no fueren oportunamente presentados, bastará el cortejo con los recibos firmados por el librador al tiempo de entregársele los cuadernos talonarios.

Artículo... El librador deberá tener de antemano fondos disponibles suficientes en poder del librador. El que gire sin este requisito será responsable de los perjuicios irrogados al tenedor, y, en caso de dolo, será castigado como reo de estafa.

El dolo se presume cuando el librador retirare voluntariamente los fondos disponibles después de girado el cheque; cuando gire a sabiendas sobre cuenta cerrada; y cuando, puesto en conocimiento del protesto del cheque por falta de fondos, no los consignare dentro del tercer día, con el objeto de efectuar el pago.

El dolo puede purgarse efectuando el pago del cheque y costas dentro del tercer día desde el requerimiento judicial.

Artículo... El portador de un cheque deberá presentarlo al cobro dentro del plazo de treinta días contados desde su fecha, si el librado estuviera en la misma plaza de su emisión, y dentro de sesenta días si estuviera en otra.

Este plazo se aumentará a tres meses para los cheques girados desde el extranjero.

El portador de un cheque que no reclama su pago dentro de los plazos señalados, perderá

su acción en contra de los endosantes. En el mismo caso el portador perderá su acción contra el librador si el pago se hace imposible por hecho o culpa del librado posteriores al vencimiento de dichos plazos.

Artículo... El librado no está obligado a pagar los cheques que se le presenten fuera de los plazos señalados en el artículo anterior.

Con todo, podrá pagarlos con el consentimiento escrito del librador.

Artículo... El cheque aceptado por el Banco no podrá ser devuelto al interesado.

Artículo... Si el librador avisare por escrito al librado que no efectúe el pago de un cheque, éste se abstendrá de hacerlo; pero, si el aviso se diere después de estar pagado, el librado quedará exento de toda responsabilidad.

Art. ... La persona a quien se pagare el cheque lo cancelará aún cuando estuviere extendido "al portador".

Artículo... Se prohíbe expedir duplicados de cheques, a menos que sean librados sobre el extranjero, y en tal caso deberá dejarse constancia en el original de que hay duplicado.

Artículo... En caso de pérdida, hurto o robo de un cheque, el portador practicará las siguientes diligencias:

1.a Dará aviso escrito del hecho al librado, el cual suspenderá el pago por diez días;

2.a Dentro de este plazo requerirá del librador la anulación del cheque extraviado y el otorgamiento de otro nuevo a su favor, lo que comunicará al librado;

3.a En subsidio, acudirá al Juez, quien resolverá breve y sumariamente, previa caución que garantice las resultas.

La caución subsistirá por el término de un año si no hubiera trabado litis, ni hubiese mérito para cancelarla.

Artículo... El cheque cruzado en su anverso por dos líneas paralelas y transversales no puede ser presentado al pago sino por un Banco. El cruzamiento puede efectuarlo ya sea el librador o el portador.

Artículo... El cruzamiento puede ser general o especial, el cruzamiento es general si no lleva entre las líneas paralelas designación alguna, y es especial si se inscribe en ella el nombre de un Banco.

El cruzamiento general puede transformarse en especial, por las mismas personas a que se refiere el artículo anterior.

El cheque cruzado especialmente sólo puede ser presentado al pago por el Banco designado, pero si éste no hace directamente el cobro, puede hacerlo por intermedio de otro Banco, endosándolo en comisión de cobranza.

Se prohíbe al portador borrar o alterar el cruzamiento.

Artículo... El librado que pague un cheque cruzado a persona que no sea un Banco, si el cruzamiento es general o que no sea el Banco designado, si el cruzamiento es especial, quedará responsable de las resultas.

Artículo... Los cheques sólo podrán protestarse por falta de pago.

El protesto se estampará en el dorso al tiempo de la negativa del pago, expresándose la causa, la fecha y la hora, con las firmas del portador y del librado, sin que sea necesaria la intervención de un Ministro de Fe.

Artículo... La acción ejecutiva contra el librador o endosantes de un cheque protestado deberá iniciarse dentro del plazo de dos meses contados desde la fecha del protesto, y después de tres días de puesto ese protesto en su conocimiento.

Expirado el plazo de dos meses, sólo subsistirá la acción ordinaria.

Artículo... La transferencia del cheque "al portador" no impone responsabilidad al cedente, sino en cuanto a la autenticidad del documento.

El endoso en estos cheques significa afianzamiento del pago.

Artículo... El cheque en comisión de cobranza caduca por la muerte del tenedor o del librador, siempre que el hecho se haya puesto por escrito en conocimiento del librado por cualquiera persona interesada.

Artículo... El cheque girado en pago de obligaciones, no produce novación cuando no es pagado.

Artículo... Los Bancos podrán establecer cámaras compensadoras para canjear sus cheques.

Artículo... El cheque podrá ser devuelto al Banco que lo dió en canje, aunque haya sido cancelado siempre que el librado rehuse el pago. Esta devolución deberá hacerse antes de las 3 P. M. del día del canje. Pasado este término, el Banco librado no podrá repetir contra el Banco que lo dió en canje.

Artículo... Los Bancos, en la primera quincena de cada año, deberán pasar al Ministerio de Hacienda una lista de las cuentas a que se refiere el artículo 6.º y los saldos que ellas arrojen, otra de los depósitos a plazo que no hayan sido cobrados después de dos años de su vencimiento, y otra de todos los valores que tengan en su poder y cuya restitución no se hubiere exigido dentro de los cinco años siguientes a su recepción por el Banco.

En la confección de las listas anteriores tendrá intervención el Inspector Fiscal de Bancos y deberá ser publicada por ocho días en el "Diario Oficial" durante la segunda quincena de Enero.

Artículo... Esta ley comenzará a regir treinta días después de su publicación en el "Diario Oficial".

Se levanta la sesión.

CUENTA

Se dió cuenta:

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

Santiago, 21 de Diciembre de 1921.—La Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar las modificaciones introducidas por esa Honorable

Cámara en el proyecto por el cual se autoriza al Presidente de la República para contratar un empréstito que produzca hasta la suma de cien millones de pesos en billetes y otro que produzca hasta la cantidad de un millón quinientas mil libras esterlinas, con excepción de las referentes al artículo 3.º que hana sido desechadas.

Lo que tengo la honra de decir a V. E. en contestación de su oficio N.º 324, de fecha 20 del presente mes.

Dios guarde a V. E.—C. A. Ruiz.—Julio Echaurren, Prosecretario.

2.º De un informe de la Comisión de Agricultura, Industria y Ferrocarriles, recaído en el proyecto de la Cámara de Diputados que concede una pensión de \$ 3,600 anuales a doña Mercedes Gómez, viuda del ex-jefe de la Oficina del Trabajo, don Eugenio Frías Collao y a su hijo don Eugenio Frías Gómez.

PROYECTO SOBRE CHEQUES Y CUENTAS CORRIENTES BANCARIAS

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — La Mesa ha revisado la forma en que ha quedado aprobado el proyecto sobre cheques y cuentas corrientes bancarias, y desea solicitar la autorización del Senado para hacer ligeros cambios en la redacción de algunos artículos antes de dar curso al proyecto.

El inciso primero del artículo 11.º dispone que "el cheque es una orden escrita y girada contra un Banco, que permite al librador disponer, a su presentación y en beneficio propio o de terceros, del todo o parte de los fondos que tiene disponibles en cuenta corriente con el librado. Yo propondría que se modificara este inciso diciendo: "El cheque es una orden escrita y girada contra una persona, para que ésta pague a su presentación el todo o parte de los fondos que el librador tiene disponibles en cuenta corriente con el librado". Porque si el cheque se define sólo con respecto a los Bancos, no quedarán comprendidos en esta disposición los cheques de las Cajas de Ahorros y de las casas comerciales que tienen cuentas corrientes entre sí y que se giran cheques recíprocamente. Este inconveniente quedaría salvado redactando el artículo en la forma que acabo de indicar.

El señor vice-Presidente me dice que la dificultad podría salvarse diciendo: "El cheque es una orden escrita y girada contra un Banco o contra una persona...", pero como la expresión "persona" comprende también la idea de Banco, me parece que no habría para qué consultar esta última palabra.

El señor RIVERA Considero que es muy atinada la indicación del señor Presidente. Es cierto que se trata de cuentas corrientes y de operaciones bancarias, pero también es verdad que hay personas que ejecutan estas mismas operaciones sin tener Banco.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Desde luego las Cajas de Ahorros tienen también cuentas corrientes, y si el artículo quedara tal como ha sido aprobado, sus cheques no quedarían comprendidos en la disposición.

El señor RIVERA. — Podría redactarse el artículo diciendo: "El cheque es una orden escrita y girada contra un Banco, institución o persona, que permite al librador", etc.

El señor GARNHAM. — Me parece que es más comprensiva la indicación propuesta por el señor Presidente, porque en la expresión "persona" quedan comprendidos los Bancos, las Cajas de Ahorros y los particulares.

El señor RIVERA. — Acepto la indicación del señor Presidente. Las personas pueden ser jurídicas o naturales.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Si le parece al Senado, quedará acordado redactar el artículo en la forma que acabo de indicar. Queda así acordado.

En virtud de la redacción que acaba de darse al artículo 11, habría que suprimir en el artículo 13. las palabras "verificado por el Banco", que no hacen falta. En efecto, el artículo dice: "Se presume que el tenedor de un cheque girado en simple comisión de cobranza, ha entregado la cantidad cobrada al librador, si éste no dedujere su acción dentro de los quince días siguientes al pago del cheque verificado por el Banco". Como la idea dominante es la relativa al pago del cheque, y está expresada en forma perfectamente clara, bien podrían suprimirse las palabras que he indicado.

Si no se hace observación, se procederá en la forma que acabo de expresar.

El artículo 14. dice: "El cheque deberá expresar: el nombre del Banco o de la sucursal que debe hacer el pago".

Para que este artículo quedara de acuerdo con la redacción que se ha dado al artículo 11., bastaría decir: "El nombre del librado, etc.", que es exactamente la misma idea.

El N.º 1 del artículo 17 dice: "Si la firma del librador es visiblemente disconforme con la dejada en el Banco para su cotejo." A fin de que este artículo quedara en armonía con la redacción dada al 11, la Mesa propondría que se le modificara en esta parte, diciendo: "Si la firma del librador es visiblemente disconforme con la dejada en poder del librado para su cotejo".

Si no hay inconveniente, quedará aprobado el cambio de redacción que acabo de indicar.

Acordado.

El artículo 26.º dice: "El cheque aceptado por el Banco no podrá ser devuelto al interesado". Podría modificarse diciendo: "El cheque aceptado por el librado, etc.".

Si le parece al Senado, quedará acordado así. Acordado.

En el artículo 27. cree la Mesa que no hay necesidad de consultar la idea relativa a que cuando el librador avisare por escrito al librado que no efectúe el pago de un cheque, deberá

expresarle los motivos que tiene para ello, pues esa idea está contemplada en el artículo 34...

El artículo 29. dice: "Se prohíbe expedir duplicado de cheques, a menos que sean librados sobre el extranjero". La Mesa, que quedó encargada de redactar este artículo, tomando en cuenta la indicación formulada por el señor vice-Presidente, le ha dado la siguiente redacción:

"Se prohíbe expedir duplicado de cheques a menos que sean librados para ser pagados en el extranjero, y en tal caso se hará referencia en cada ejemplar a la circunstancia de haberse expedido uno o más duplicados del mismo cheque".

Si no se hace observación, se dará por aprobada

Aprobada.

La Mesa quedó facultada también para redactar el artículo 30, en conformidad a las ideas aprobadas. Le ha dado la siguiente redacción:

"Artículo. — En caso de pérdidas, hurto o robo de un cheque, el portador practicará las siguientes diligencias:

1.o Dará aviso escrito del hecho al librado, quien suspenderá el pago del cheque por diez días;

2.o Publicará un aviso del hecho en un diario de la localidad durante cinco días;

3.o Requerirá del librador y endosantes, dentro del mismo plazo, la anulación del cheque extraviado, y el otorgamiento de otro nuevo a su favor;

4.o En subsidio, acudirá al juez para que prohíba al librado el pago del cheque extraviado. El juez resolverá breve y sumariamente, previa caución que garantice las resultas.

La caución subsistirá por el término de un año si no se hubiere trabado litis ni hubiere mérito para cancelarla".

Si el Senado no tiene inconveniente, se dará por aprobada esta redacción.

Queda así acordado.

La Mesa propondría también que se modificara la redacción del inciso segundo del artículo 31 diciendo: "El cheque puede ser cruzado por el librador o por el tenedor", en lugar de: "El cruzamiento puede efectuarlo, ya sea el librador o el portador".

Si le parece a la Cámara, quedará aprobado este cambio de redacción.

Queda así acordado.

Para el artículo 32, propondría la Mesa la siguiente redacción:

"Artículo 32: El cheque puede ser cruzado general o especialmente. Es cruzado en general un cheque si no lleva entre las líneas paralelas designación alguna; y es cruzado especialmente, si entre las líneas paralelas se lee el nombre de un Banco determinado.

El tenedor de un cheque cruzado en general puede cruzarlo a su vez especialmente.

El librado contra el cual ha sido girado un

cheque cruzado en general, solamente podrá pagarlo a un Banco.

El cheque cruzado especialmente sólo puede ser presentado al pago por el Banco designado; pero si éste no hace directamente el cobro, puede hacerlo por intermedio de otro Banco, endosándolo en comisión de cobranza.

Se prohíbe al portador borrar o alterar las líneas transversales e indicaciones del cheque cruzado".

Si no se hace observación, quedará aprobado este cambio de redacción.

Aprobado.

El artículo 33 propongo que se redacte así:

"Artículo 33. El librado que paga un cheque cruzado en general a persona que no sea un Banco, o que paga un cheque cruzado especialmente a otro Banco que el designado o que no haya sido autorizado por éste para el cobro, quedará responsable de las resultas".

El artículo 38 propone la Mesa que sea redactado en la forma siguiente:

"El cheque girado en pago de obligaciones no produce la novación de éstas cuando no es pagado".

Si no se hace observación, se dará por aprobado.

Aprobado.

El artículo 41 se aprobó en la forma en que fué aprobado por la otra Cámara, pero después de la sesión algunos señores Senadores observaron la inconveniencia que habría en publicar semestralmente en el "Diario Oficial" una lista de las cuentas corrientes de crédito que arrojen saldo a favor de los Bancos y que no hayan tenido movimiento en los dos últimos semestres, por cuanto esa publicación podría prestarse a comentarios desfavorables para los afectados.

Para obviar este inconveniente, la Mesa propondría que el artículo 41 se redactara en la siguiente forma:

"Artículo 41. Los Bancos, en la primera quincena de cada año, deberán pasar al Ministerio de Hacienda una lista de los saldos,—de los saldos, no de las cuentas—que arrojen las cuentas a que se refiere el artículo 6.o, otra de los depósitos a plazo que no hayan sido cobrados después de dos años y otra de todos los valores que tengan en su poder y cuya restitución no se hubiere exigido dentro de los cinco años siguientes a su recepción por el Banco.

En la confección de las listas anteriores tendrá intervención el Inspector Fiscal de Bancos y deberán ser publicadas por ocho días en el "Diario Oficial" durante la segunda quincena de Enero".

El señor Vice-Presidente me observa que sería preferible suprimir en este artículo la idea relativa a la confección y publicación de la lista de los saldos que arrojen las cuentas a que se refiere el artículo 6.o, ya que se trata solamente de hacer saber a los interesados que en el Banco tal o cual hay valores o depósitos a

plazo a su favor, a fin de que puedan cobrarlos.

Si le parece al Senado, se suprimiría en el artículo la idea relativa a la confección y publicación de la lista de los saldos que arrojen las cuentas a que se refiere el artículo 6.º

Queda así acordado.

PREFERENCIA

El señor CORREA (Presidente). — Terminados los incidentes.

Se va a dar cuenta de una indicación que ha formulado el Honorable Senador por Concepción.

El señor SECRETARIO. — El señor Zañartu (don Enrique) propone que la orden del día de la sesión de la tarde de hoy sea, en primer lugar, para el proyecto sobre empréstito, y en segundo el proyecto sobre Marina Mercante Nacional, en caso de que no quede despachado en esta sesión.

El señor Zañartu (don Enrique). — La verdad es que la discusión del proyecto sobre Marina Mercante Nacional se va alargando mucho.

Se trata de un proyecto cuya discusión se va alargando, de modo que convendría que saliéramos de ella cuanto antes sea posible.

El señor CLARO SOLAR. — Yo no me opongo a las sesiones especiales; pero, en realidad, no le atribuyo el retardo del despacho del proyecto la importancia que parece atribuirle el Honorable Senador por Concepción, puesto que la ley no empezaría a regir sino el 1.º de Enero de 1923.

El señor CORREA (Presidente). — Ofrezco la palabra.

Si no se pide votación, daré por aprobada la indicación del Honorable Senador por Concepción.

Aprobada.

RESERVA DEL CABOTAJE

El señor CORREA (Presidente). — Corresponde ocuparse del proyecto sobre reserva del cabotaje a la marina nacional.

Está en discusión el artículo 3.º

Puede continuar usando de la palabra el Honorable Senador por Aconcagua.

El señor CLARO SOLAR. — Dispongo de muy pocos minutos para mi discurso por cuanto voy a tener que retirarme de la Sala, en pocos momentos más.

Reduciré por eso las observaciones que me había propuesto hacer, lo que creo que agradará al Honorable Senador por Concepción.

El señor Zañartu (don Enrique). — Por el contrario, lo siento mucho, porque me habría gustado oír todas las razones de Su Señoría para analizarlas. Precisamente, con tal objeto, había solicitado la sesión de la tarde.

El señor CLARO SOLAR. — Estoy muy agradecido a la benevolencia del Honorable Se-

nador por Concepción; pero, como este asunto se ha discutido bastante, según le parece a Su Señoría, voy a ser lo más breve posible.

El señor HUNEEUS. — Me parece que habría voluntad de todos para suspender el pronunciamiento del Senado sobre el artículo 3.º hasta la próxima sesión, a fin de que el Honorable Senador, que está con la palabra pueda desarrollar todas sus observaciones.

El señor CLARO SOLAR. — Yo no lo permitiría, por no abusar de la benevolencia del Honorable Senado.

El señor Zañartu (don Enrique). — Me adhiero de todo corazón a la insinuación del Honorable Senador por Santiago.

El señor HUNEEUS. — Una vez que tuviera que ausentarse el señor Senador, podríamos seguir con los Presupuestos, y en la sesión de la tarde terminaría Su Señoría sus observaciones.

El señor Zañartu (don Enrique). — Yo podría aprovechar la sesión de esta tarde para contestar la primera parte de las observaciones que ha formulado nuestro Honorable Presidente y Su Señoría podría imponerse de mis observaciones por la reseña que la prensa hace de nuestras sesiones.

El señor CLARO SOLAR. — En la sesión de ayer, señor Presidente, en ausencia del Honorable Senador por Valparaíso, quien también tuvo que retirarse de la Sala por la misma razón que me obliga a mí a ausentarme hoy, me hice cargo de las observaciones que hizo Su Señoría. Supongo que el Honorable Senador por Valparaíso se habrá impuesto de mis observaciones.

El señor RIVERA. — He tomado debida nota de las observaciones formuladas por el Honorable Presidente.

El señor CLARO SOLAR. — En tal caso no necesito insistir en ellas.

Ahora debo referirme al artículo 3.º del proyecto, que ha sido objeto de observaciones en los órganos de la prensa.

Se han dado diversas razones para mantener este artículo, que importa la privación de la propiedad de las naves chilenas a los extranjeros domiciliados y residentes en Chile. Y debo decir, de paso, que si la ley del año 1878, que para mí es muy clara, exige, según yo lo entiendo, la residencia de los extranjeros, que tengan su casa de comercio en explotación en nuestro país o que ejerzan en el país su profesión; esto basta. Si aquella disposición ofreciera dudas o presentara dificultades en la práctica, yo no tendría inconveniente para aceptar una declaración expresa de que los extranjeros deben tener residencia en el país para poder ser propietarios de naves.

La ley a que me refiero exige no sólo que el extranjero en este caso esté domiciliado en Chile, sino que esté avecinado y con permanencia en nuestro país. Pero se quiere eliminar la propiedad de las naves para que no go-

cen de los beneficios del cabotaje sino las naves chilenas, aún a los extranjeros residentes en Chile.

Para pedir esto se han dado razones como las siguientes. Se dice en primer término que si se mantuviera esta disposición ocurriría el cambio de bandera en los buques extranjeros al día siguiente de promulgada la ley. La Compañía Inglesa de Vapores, por ejemplo, que es una Sociedad de nacionalidad inglesa, que tiene agencia en Chile para el movimiento de sus naves, podría cambiar su bandera a sus buques y dedicarlos al comercio de cabotaje y gozar de sus beneficios.

Esto es un error. Una Sociedad que no sea chilena no puede absolutamente tener naves chilenas. La Compañía Inglesa de Vapores, que tiene domicilio en Chile nada más que para atender a su tráfico marítimo, que tiene nacionalidad inglesa, que no tiene absolutamente domicilio en Chile sino para atender a su tráfico, pues tiene nacionalidad inglesa, no podrá cambiar la bandera de sus barcos. Se dice que esta Sociedad se entenderá con nacionales en Chile o con extranjeros domiciliados en Chile para formar una filial a fin de hacer el comercio de cabotaje. En estas condiciones, la Compañía sería chilena y sus naves pasarían a formar parte de la Marina Mercante Nacional, y de la Armada Nacional, conforme a la indicación del Honorable Senador por Concepción.

No es posible que la Compañía Inglesa de Vapores, la Kosmos y cualquiera otra pudieran, simplemente cambiando bandera, ejercer el comercio de cabotaje, porque no estarían en condiciones de adquirir la propiedad de naves chilenas por ser sociedades no constituidas con arreglo a las leyes chilenas.

En cuanto a la constitución de las Compañías, se han dado cuatro razones que se dicen fundamentales para mantener la prohibición que el artículo 3.º consagra en contra de los extranjeros domiciliados en Chile. Se dice que la utilidad de estas naves se llevaría íntegramente al extranjero. Vuelvo a repetir que hay un error de concepto al suponer que pueda una Compañía extranjera nacionalizar sus buques, cambiar de bandera y adquirir así la propiedad de naves chilenas. Eso no puede suceder en conformidad a la ley de 1878 y a la ley del año 17; de manera que tal aserto peca por su base.

Además, yo no comprendo que solamente por el interés de ejercer el comercio de cabotaje en nuestras costas vaya la Compañía Inglesa a cambiar la nacionalidad de sus barcos, a cambiar una bandera conocida y respetada en todo el mundo por la bandera chilena. No creo que esto pueda ser posible. Para que esto ocurriera sería necesario que la Compañía Inglesa de Vapores, por ejemplo, se decidiera a establecer una filial en Chile para que atendiera el comercio de cabotaje, comercio que en

realidad sostiene y ha sostenido desde hace muchos años con los barcos que accidentalmente llegan a nuestras costas trayendo mercaderías del extranjero y que, teniendo hecho ya su flete, les conviene mucho más transportar carga a los puertos del Norte donde cargarán salitre, que llevar solamente lastre. Esos barcos hacen actualmente el comercio de cabotaje entre nuestros puertos y cobran tarifas relativamente bajas.

Ahora bien, en virtud del acuerdo del Senado que establece que desde la promulgación de la ley que discutimos quedarán excluidos del cabotaje los buques mercantes, extranjeros que accidentalmente vienen a nuestra costa, con lo que esta Cámara ha ido más lejos que la otra rama del Congreso que estableció que sólo seis meses después de esa fecha quedaría reservado el comercio marítimo en nuestras costas a las naves con bandera nacional. Los barcos que accidentalmente hacen ese comercio entre los puertos de la República no podrán seguir haciéndolo, desde la promulgación de la ley y la reserva principia así a hacerse efectivamente.

Por ejemplo, desde la promulgación de la ley en debate un vapor que llegue accidentalmente a Valparaíso, no podrá llevar carga a Iquique, con lo cual se restringirá mucho nuestro comercio marítimo, pues no hay que olvidar que sólo hasta el 1.º de Enero de 1923 podrán dedicarse a él los barcos extranjeros que tengan carrera fija.

Por otra parte, yo no considero que sea una razón atendible para impedir a los extranjeros domiciliados en Chile que puedan adquirir la propiedad de naves nacionales, la circunstancia de que hay el temor que esos extranjeros saquen del país la totalidad o la mayor parte de las utilidades que obtengan haciendo el comercio de cabotaje, porque no hay que suponer que si están avecinados entre nosotros, si aquí han formado su hogar y su familia vivan a proceder en ese sentido.

A mi modo de ver, señor Presidente, no hay ni siquiera la posibilidad de ese peligro, pues un extranjero que esté en las condiciones que he enunciado, que aquí ha formado su hogar y adquirido su fortuna, ¿enviará al extranjero las utilidades que obtenga en sus negocios? No me parece.

¿Acaso no hay chilenos que, ocasionalmente, tienen capitales fuera del país? Hay muchos. Y por eso ¿se les iría a prohibir, también, adquirir la propiedad de naves? Entonces, ¿cómo podría formarse la Marina Mercante Nacional? ¿No quedaría ésta reducida a proporciones irrisorias?

No hay utilidad ninguna en contrariar la idea de que un extranjero domiciliado en Chile dedique sus capital a la navegación en los mares de Chile y contribuya al incremento de nuestra flota mercante.

El argumento, pues, de que me ocupo, no tiene razón ninguna de ser, y cuando se recurre

a argumentos de esta clase, es por que, en realidad, no hay fundamento para impugnar la proposición contraria.

¿Cómo puede ser aceptable, ante la justicia que debe dominar en las leyes, disposición prohibitiva como ésta a que me refirió?

Se dice que las naves que las sociedades extranjeras dediquen a este comercio— y esta es una base tomada en cuenta para las observaciones formuladas por la Liga Marítima— podrían eludir el pago del impuesto correspondiente, con perjuicio para el Fisco. Con esta clase de argumentos se trastorna la base de la discusión. Suponiendo que hubiese algún inconveniente para cobrar a algunas sociedades extranjeras la contribución que haya establecida o que paguen sociedades chilenas por las naves dedicadas al cabotaje, querría decir que era necesario, simplemente hacer una modificación en la ley tributaria; pero no es razón la de que hoy día las sociedades extranjeras no paguen por sus buques extranjeros las contribuciones que paga la Marina Mercante Nacional o las compañías chilenas que tienen buques en la costa, no es razón, digo, para prohibir a extranjeros domiciliados en Chile la adquisición de la propiedad de naves chilenas.

Es cierto que las sociedades extranjeras no pagan hoy el impuesto que tienen las sociedades chilenas, pero es por que se trata de naves extranjeras; si éstas se hacen chilenas, tales sociedades deben pagar lo mismo que las sociedades chilenas.

Se dice que el capital de las sociedades extranjeras será estimado en menos de lo que valen los buques que hacen el tráfico en la costa. ¿Acaso no pasa lo mismo con los buques de las compañías nacionales?

La estimación que se hace en el balance de los buques de las compañías nacionales ¿corresponde al precio efectivo de venta de ellos? Este es muy superior, evidentemente, porque la prudencia con que deben ser manejados los negocios de las sociedades anónimas exige que los Directores castiguen el valor de sus buques y que se coloquen en condiciones de asegurar su pérdida en un negocio tan eventual, en que el seguro de la nave no reemplaza su pérdida a la Compañía en caso de naufragio, pues ella no sólo se ve privada del valor intrínseco de la nave, sino del tiempo necesario para reponerla, con la pérdida consiguiente de los fletes. Pero, repito, señor Presidente, no es argumento éste, desde que el Presidente de la República, al aprobar la existencia de la Compañía verá el capital que tiene. Estas son cuestiones que afectan a la sociedad como sociedad chilena, porque se trata de una entidad que va a organizarse en Chile, que va a traer acá parte de los buques que tiene en el comercio mundial o que va a venderlos a sociedades chilenas. El Presidente de la República, al aprobar la sociedad, al aprobar su capital, verá si éste está representado por la cifra que le corresponde. Las leyes tributarias pueden también tomar en consideración el valor de las naves para imponerles las contribuciones que deben pagar

todos los haberes en Chile. Pero, esta misma dificultad existe respecto a las naves chilenas, porque ellas pueden ser estimadas en menos del valor intrínseco que tienen, y la Compañía no está pagando por el valor de sus naves, sino por su capital, por la estimación que hace la comisión avaluadora semestralmente. Esta razón no existe, pues.

Se dice que hay competencia en forma desventajosa para las naves realmente nacionales en vista del menor avalúo. Este es el mismo argumento anterior en otra forma, y por lo tanto, nada prueba en contra de la privación del derecho que tienen hoy, según el Código de Comercio, según la ley del 78 y según la ley del año 17, los extranjeros domiciliados y avecinados en Chile, para adquirir la propiedad de naves chilenas y organizar en Chile sociedades chilenas, con capital que pasa a ser chileno. La sociedad es chilena porque se organiza de acuerdo con las leyes chilenas.

Y esta sociedad chilena no tiene por qué no tener, como cualquiera persona natural chilena, el derecho de adquirir naves que hagan el comercio de cabotaje. El peligro que podría haber para el país, por el hecho de no contar, en caso de guerra, con una Marina Mercante de que echar mano, es una razón sentimental, impresionista, que hoy día ha desaparecido, por que la Cámara ha aprobado un artículo que dice que todas las naves mercantes chilenas forman parte de la reserva naval de la República.

Esta reserva naval está sometida naturalmente, a las disposiciones generales que rigen en esta materia y por lo tanto está sometida a las órdenes del Presidente de la República. Si el día de mañana se produce un conflicto internacional, el Presidente de la República puede requerir la entrega de todos los buques que pertenecen a nuestra Marina Mercante, y se anticiparía a hacerlo respecto de las naves de que se puede temer, como se ha dicho, el cambio de bandera.

Pero, este peligro del cambio de bandera es ilusorio. El Código de Comercio, y otras leyes, contienen disposiciones especiales para el cambio de bandera. Si una nave que se encuentra en la costa de Chile quisiera cambiar de bandera, sería imposible que lo hiciera sin la aceptación de las autoridades chilenas. Las naves respecto de las cuales hubiera temor de cambiar de bandera durante la guerra, serían las primeras en ser tomadas por las autoridades chilenas.

Para el caso de que el buque esté en el extranjero, el Código de Comercio ha establecido así mismo disposiciones especiales no sólo para el cambio de propietario de la nave, sino también para el cambio de bandera.

No es ésta una cuestión tan sencilla; los propietarios de estos buques, sean personas naturales o sociedades, tratándose de la matrícula, tienen responsabilidades bien calificadas; y habría un abandono inculcable del Gobierno si el Presidente de la República se descuidara hasta el extremo de no tomar medidas para asegurarse contra una sociedad organizada como filial de

una sociedad extranjera que, como es chilena, habría de tener capitales radicados en Chile. En todo caso, el Presidente de la República habría de exigir la radicación de estos capitales, en el país, no basta tener buques para hacer el comercio de navegación, sino que se necesita también una capital de explotación del negocio y todos los demás elementos necesarios, debiendo las empresas someterse a las reglas generales que rigen las sociedades.

De modo que no hay en estos argumentos, que son más sentimentales que de fondo, razón alguna para venir a modificar toda la legislación y hacer de esta ley de Marina Mercante Nacional una ley de excepción.

¿No es suficiente acaso la reserva del cabotaje a la bandera nacional? ¿No se quiere, al mismo tiempo, impedir que con esta reserva del cabotaje lleguen a formarse "truts" que impongan la ley a las industrias chilenas e impidan su desarrollo, haciéndoles pagar fletes enormes? ¿No hay, por tanto, verdadera ventaja en que el capital extranjero pueda llegar a constituir sociedades chilenas y adquirir buques con bandera chilena?

Yo creo que estas observaciones bastan para contestar los argumentos que se han hecho en contra de lo que vengo sosteniendo, y que a mi juicio nada prueban. No hay motivo ni fundamento el que menor para impedir a los extranjeros domiciliados en Chile, que aquí residen y han formado su hogar, que puedan adquirir naves chilenas y dedicarlas al comercio de cabotaje, por el temor problemático de que pudieran en una situación tal o cual, cuando estuviera el país comprometido en una guerra exterior, volver las espaldas a los compromisos contraídos con la nación que les ha dado albergue, para poner sus naves bajo el amparo de otro pabelón. No creo que pueda hacerse este agravio a los extranjeros que se han radicado en el país y que al amparo de sus leyes han organizado negocios lucrativos, como es este del mar.

Termino insistiendo en el rechazo de este artículo 3.º y sólo subsidiariamente aceptaría, para aclarar la ley del 78, que se exigiera a los extranjeros domiciliados en Chile la residencia en el país para poder ser propietarios de naves chilenas.

En cuanto a la exigencia de que las sociedades, para ser consideradas chilenas, han de tener las tres cuartas partes de sus accionistas de nacionalidad chilena, me parece desde luego que es una exigencia imposible de llevar a la práctica, porque, en el hecho, se ha visto que esa exigencia es inútil. Así sucedió en el caso del arrendamiento de terrenos fiscales en la Tierra del Fuego: la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego en algunas ocasiones no ha llenado la condición de que el 80 por ciento de sus accionistas sean chilenos. Esa es una disposición muy fácil de burlar y el legislador no debe dejar que las leyes que dicta sean trasgredidas por procedimientos sencillísimos.

En cualquier caso de necesidad para los interesados, podrán conservarse las acciones en poder de extranjeros, poniéndolas nominalmente en manos de chilenos. Que se exponen a contingencias, es cierto; pero, cuando las leyes ponen estas limitaciones, estableciendo disposiciones extraordinarias y prohibitivas, el particular se subleva contra ellas y trata de burlarlas o desconocerlas. Yo creo, repito, que el legislador no debe colocarse en esta situación.

Son sociedades chilenas las constituidas con arreglo a las leyes chilenas. ¿Por qué habrían de tener estas sociedades la limitación de no tener naves chilenas por el hecho de que gran parte de sus acciones estuvieran en manos de extranjeros, y tal vez de extranjeros domiciliados en Chile?

Yo creo que estas disposiciones son verdaderamente extraordinarias y no deben ser aceptadas en esta ley. Por eso es que molesto la atención del Honorable Senado insistiendo en su rechazo.

El señor ZANARTU (don Enrique).—Se vuelve a hacer de nuevo, señor Presidente, una discusión que se hizo ampliamente a propósito de la indicación formulada por el señor Presidente al debatirse el artículo 1.º de este proyecto. En esa ocasión propuso Su Señoría una indicación que significaba la supresión de todos los otros artículos de esta ley y se le dijo que no era posible aceptar esa indicación porque, entre los artículos que suprimía, figura precisamente el 3.º, que es, sin duda alguna, junto con el que reserva el cabotaje para las naves chilenas, el artículo más importante de la ley. Digo más: Si este artículo fuese modificado en forma fundamental, o si este artículo fuese rechazado, valdría mucho más no despachar la ley, porque vamos a crear la ilusión de la reserva del cabotaje para la marina chilena, vamos a escribir esta reserva en el papel, pero en el hecho no vamos a tener esa reserva y vamos a hacer responsable a la Marina Mercante Nacional del fracaso de la navegación en nuestras costas, cuando en realidad se socava su establecimiento. De ese modo no vamos a obtener ninguna de las ventajas que se esperan de esta ley y por eso es que yo vuelvo al debate. Y al hacerlo, lo hago con toda tranquilidad, porque después de la observación del Honorable Senador por Santiago, veo que, aunque yo terminara mis observaciones en esta sesión, habría que dejar abierto el debate para que el señor Presidente pueda continuar con las suyas en la sesión de la tarde.

No me pesa la insinuación que ha hecho para alargar este debate, aún algún tiempo, el Honorable Senador por Santiago, porque, como digo, es de suma trascendencia que este artículo pueda ser modificado fundamentalmente, o con mayor razón, que sea rechazado. En tal evento, partidario como soy de la reserva del cabotaje para la Marina Mercante Nacional, lo repito, habría preferido que este proyecto no se despachara.

Cuando se trató de la idea a que se ha referido el señor Presidente, dí las razones que te-

nía en contra de la posibilidad de que las compañías de navegación extranjeras establecieran en el país lo que el Honorable Senador por Valdivia y el señor Presidente llaman filiales, y dije entonces que el establecimiento de estas filiales tenía un inconveniente fundamental, el más grave de todos; no es otro el inconveniente: se anulan, en absoluto, todas las ventajas de la ley de cabotaje.

El señor Presidente no ha podido destruir esta observación. Si mañana las compañías navieras extranjeras establecen filiales en Chile, arrebatan al país y a nuestra Marina Mercante una parte considerable de las utilidades que produce el negocio de cabotaje, evitando que queden íntegramente en el país; y este solo hecho destruye uno de los objetos fundamentales de este proyecto.

El Honorable señor Presidente no me ha podido contestar esta observación. Su Señoría ha significado que el establecimiento de filiales en el país no es un perjuicio para la nación, porque los extranjeros pueden radicarse en el país, y, en consecuencia, esa utilidad no se va al extranjero.

Yo digo nó; porque si autorizamos a los extranjeros para que puedan tener navas inscritas en nuestra matrícula por el hecho de estar domiciliados en el país, bien pueden éstos declarar vecindado en Chile a uno de sus socios y ellos establecerse en Europa. Y pregunto: ¿Cree Su Señoría que una filial establecida por la Compañía Kosmos, por ejemplo, va a dejar las utilidades que obtenga en el negocio de cabotaje, en el país y no habrá de proceder a llevarlas para el extranjero? ¿Cree Su Señoría que no hará lo mismo la Compañía Inglesa?

Si dejamos libertad para que los extranjeros establezcan en el país compañías de navegación que hagan el cabotaje de nuestras costas, dejamos la puerta abierta para que se lleven a Europa todas las utilidades de esta industria.

En la sesión anterior se formularon algunas observaciones qué tendían a halagar el amor patrio, y se nos dijo: somos una raza fuerte, y podemos luchar con las compañías extranjeras. Es verdad que somos una raza capaz de luchar con otra cualquiera en igualdad de condiciones; pero no, naturalmente, en condiciones desfavorables.

Todos los países para asentar su grandeza han defendido su Marina Mercante, han tratado de formarla, y una vez que sus hombres han adquirido experiencia y conocimiento absoluto de los mares y del comercio del mundo, entonces suelen dejarla en libertad; en una palabra, cuando no han tenido que temer a la competencia, entonces han podido luchar. Y aún así, algunos de los grandes países, como los Estados Unidos y el Japón, han reservado hasta hoy para sus navas el cabotaje de sus costas, a pesar de estar en una situación muy favorable para la competencia. Y estoy seguro que ellos también creen con razón que sus razas son tan inte-

ligentes, tan esforzadas y tan fuertes como otra cualquiera.

Hay también otra razón fundamental, y que es tal vez la que ha inducido al Honorable Presidente a volver a traer al debate esta cuestión ya juzgada por la Cámara; puesto que esta idea fué aprobada por ella por 14 votos contra 8. Consiste esa razón en el hecho de que se haya aprobado una indicación para que las navas que hagan el cabotaje formen parte de la reserva naval de la nación. Con eso el Honorable Senador ve desaparecer desde luego todo peligro que pudiera tener el cambio de bandera de una nave en un momento dado. Y aquí llegamos a la segunda razón que han tenido todos los países para establecer su Marina Mercante Nacional. Ella no puede ser otra que tener la seguridad, la certeza de que el país no quedará aislado en caso de guerra.

Ya sucedió esto entre nosotros: vino la guerra europea y los buques alemanes que hacían el cabotaje quedaron anclados en diversas bahías; a su vez, los buques ingleses, obedeciendo a órdenes superiores, tuvieron que ir a reunirse, abandonando este comercio, y de esa manera los fletes subieron en una forma extraordinaria.

Como no disponíamos de una Marina Mercante Nacional, nuestros productos se podrían sin poderse vender, y vimos en varias ocasiones que estando los frejoles, por ejemplo, a quince pesos el saco, subían a ciento o más pesos con la llegada de un buque extranjero, produciéndose perturbaciones violentas en el comercio.

Por eso un país que no tiene Marina Mercante, sobre todo si está como el nuestro estrechado entre una cordillera y el mar, es un país que está sometido a la legislación extranjera. En efecto, basta que aquellos países a que pertenecen los buques que hacen el comercio de cabotaje en nuestras costas dicten una ley o una ordenanza de la oficina que tiene a su cargo la Marina Mercante, en que se disponga que las navas no se acerquen a las costas de Chile, para que quedemos amenazados de hambre. Un país que se halla en esta situación no es independiente; tiene sólo semi-independencia, ya que un poder extranjero puede sumirlo en la miseria y ocasionarle graves perturbaciones.

Por lo tanto, es de la mayor importancia asegurar al país una Marina Mercante eficiente.

Paso de lleno al tercer punto, al que se ha llamado aquí una argumentación sentimental, tal vez con el ánimo de deprimirla, queriendo prevenir a mis Honorables colegas en su contra, como diciendo que ésta es una patriotería que no merece ser tomada en cuenta. Me refiero a la necesidad que hay de que nuestra Marina de Guerra tenga una marina que pueda servirle de auxiliar en caso de un conflicto armado, equipando, si es necesario, algunos buques mercantes como cruceros o bien para el transporte de tropas.

Quien conozca nuestro territorio, quien conozca nuestro ferrocarril longitudinal, comprenderá que puede ser cortado en cualquier momen-

to, dejando aislado el norte. Bastan dos tiros de dinamita puestos por un traídor o espía para destruir cualquiera obra de arte de ese ferrocarril, quedando completamente aislada la parte más valiosa de nuestro territorio, separada del resto del país por un gran desierto como están las salitreras. Y precisamente por estar en esa región la mayor de nuestras riquezas, debe tener puestos en ella sus ojos el enemigo, y procurará por todos los medios, posibles imposibilitarnos para su defensa. Por eso no hay país que necesite más que Chile de una Marina Mercante Nacional que pueda ser un auxiliar poderoso de la Marina de Guerra.

También hay otras extensiones de nuestro territorio que están aisladas, como Punta Arenas, a las cuales hay necesidad de enviarles auxilios de hombres y armas en buques mercantes, en caso de guerra.

¿Cómo puede decirse, señor, que éste es un argumento patriotero, de impresión, y no un argumento efectivo, de hecho?

En el curso de este debate, que ha sido muy interesante, se han hecho una serie de observaciones un poco desperdigadas. En las observaciones formuladas por el Honorable señor Presidente figura muy a menudo la siguiente frase con respecto a las empresas navieras establecidas en Chile por extranjeros: "como estas sociedades deben constituirse de acuerdo con las leyes chilenas, tienen que ser sociedades chilenas", ha dicho Su Señoría.

Entiendo, señor, que no existen sociedades extranjeras que falten a las leyes chilenas; pero esto no quiere decir que un Banco extranjero, como por ejemplo el Banco Alemán Transatlántico o el National City Bank, por el hecho de estar constituido conforme a las leyes chilenas sea sociedad chilena, y es natural que para Chile no sea lo mismo una sociedad chilena que una extranjera nacionalizada o solamente constituida en conformidad a las leyes chilenas. Con este criterio habría terminado el proteccionismo en el mundo.

Pero, a pesar de esta sujeción a las leyes navieras de carácter general, hay todavía una serie de leyes de gran importancia que impiden el establecimiento de sociedades extranjeras, o más bien dicho, toman toda clase de medidas para proteger a los capitales y al trabajo nacional.

Ahora mismo acaba de ocurrir un caso típico, y que, aparte de ser muy interesante, tiene relación con la cuestión naviera. Estados Unidos explotaba el 70 por ciento de la nafta que se extrae en el mundo. Confiado en esta riqueza, no se cuidó de estudiar la cantidad y el tiempo que durarían los yacimientos de petróleo nacional. Entretanto, Inglaterra, que veía que con el tiempo tenía que cambiar en sus maquinarias el carbón por el petróleo, ¿qué hizo? Silenciosamente, este país citado entre nosotros como modelo de libre cambista, que se nos presenta como si los Poderes Públicos no ejercitaran otras facultades que las de policía, ese país de las gran-

des libertades, nombró una comisión, y, asociándose con los capitalistas nacionales, salió al mundo entero, buscando los yacimientos de petróleo para adquirirlos, llegando de este modo a embotellar, por decirlo así, a los Estados Unidos y a los demás países.

¿Y qué han hecho los Estados Unidos contestando a esta actitud de los ingleses? Dictó una ordenanza el año 20, prohibiendo que pudiera ser transferido todo terreno que tuviera yacimientos de petróleo sin permiso de la autoridad. Y así este país declara reserva nacional todo lo que quiere.

Esto es lo que hacen todas las naciones para defender sus intereses. Triste sería el papel de un Gobierno que se limitara a evitar que los albergados quebraran los vidrios de las casas, a curar a los enfermos y a enseñar a los niños. Este concepto del Gobierno gendarme es muy anticuado, y las naciones lo han puesto en práctica cuando así le ha convenido a su política externa, pero jamás en una forma permanente.

Por el contrario, la tendencia moderna es absolutamente la inversa, y para demostrarlo no hay más que recordar lo que acabo de decir que hicieron los Estados Unidos cuando los ingleses fueron a quitarles el petróleo en su propio territorio.

Se ha dicho también que el cambio de bandera de un buque es una cosa muy difícil; que sólo se podría hacer por un grave descuido de las autoridades; que buque matriculado en Chile no puede estar fuera de sus costas sin que las autoridades tomen debida nota de ello, etc., etc. Pues bien, para que un buque quede fuera de la matrícula chilena—y pido que se me excuse la figura que voy a emplear—se necesita solamente un tarro de alquitrán, una brocha, una escalera y un hombre que borre el nombre de la nave para cambiarlo por otro.

Y para que la Cámara vea que estoy haciendo un argumento real, voy a leer lo que dice la ley de navegación, refiriéndose al punto sobre el cual ha hablado el Honorable Presidente.

Esta ley, en su artículo 30, establece los casos en que caduca la matrícula de naves, a saber:

"1.º Por falta de los requisitos que exigen los artículos 2.º, 3.º y 4.º de esta ley, para ser propietario de una nave.

"2.º Por cambio de nombre de la nave."

Basta, en consecuencia, que un armador cambie el nombre a su buque, para que se considere borrado de la matrícula.

El señor HUNEEUS. — ¿El cambio de nombre lo podrá hacer el dueño del buque así tan sencillamente, con pintura, brocha y escalera, como ha dicho Su Señoría? ¿O para eso se requerirán ciertas condiciones que se derivarán de la matrícula misma?

El señor ZANARTU (don Enrique). — Si el nombre del buque está con letras en relieve, tal vez se necesitará, de un cincel para quitarlo... pero la ley no exige otra cosa que el sólo cambio de nombre.

El señor HUNEEUS. — Se me ocurre que la ley establecerá algunas condiciones especiales para que pueda hacerse el cambio. Yo he hecho esta pregunta a Su Señoría con la mayor buena fe, pues no estoy bien al cabo de las disposiciones legales o reglamentarias pertinentes al caso.

El señor ZANARTU (don Enrique). — Las disposiciones que existen a este respecto son únicamente las que he citado. No hay otros. Por el resto de la lectura que voy a hacer, podrá convencerse Su Señoría que la ley establece la inscripción, sin trabas para que sea borrada, por la razón sencilla de que es el propio dueño de la nave quien, generalmente tiene interés en conservar la inscripción, porque sin ella, no puede navegar con fruto.

El Honorable señor Presidente ha creído lo contrario, y, lo que es peor, ha transmitido su opinión a nuestros colegas.

Para que se vea que en la práctica lo de la matrícula no tiene mayor importancia, me voy a referir a un caso sucedido a un compatriota en el extranjero.

Se encontraba esta persona, en uno de sus viajes, en el puerto de San Francisco de California, si mal no recuerdo, y al lado de la nave en que estaba embarcado había fondeado un gran buque, que los tripulantes de la nave chilena habían tomado por inglés.

Un día de fiesta, que son los únicos días en que los buques mercantes izan su bandera, vieron con la consiguiente sorpresa que esa grande y hermosa nave ostentaba el pabellón chileno. Inmediatamente esta persona y un grupo de amigos resolvieron visitar el buque con la esperanza de encontrarse con algunos compatriotas para recordar juntos la patria lejana; pero llegados a bordo, se llevaron la sorpresa de saber que, a pesar de estar la nave matriculada en Chile, no había en su personal ningún chileno ni el buque había viajado nunca por la costa de Chile; viajaba por el mundo con bandera chilena; pero nunca había comerciado en Chile y entre su tripulación no existía ni un solo nacional; sin embargo, ese buque estaba cumpliendo con las disposiciones de nuestra ley de Marina Mercante que la cree el señor Presidente una garantía para que no puedan salir los barcos de Chile.

Continúo la lectura de los requisitos que determina la ley de navegación de 1878, para que caduque la matrícula de los buques.

"3.º Por destrucción voluntaria de la nave, aunque se reconstruya con los mismos materiales;

"4.º Por la pérdida total de la nave y por la declaración de no ser navegable pronunciada en conformidad a esta ley.

"5.º Por desaparecimiento de la nave durante dos años, sin que en todo este tiempo haya habido noticia de su existencia;

"6.º Por cambio de bandera o matrícula;

"7.º Por apresamiento;

"8.º Por el hecho de pasar la nave a ser corsario, pirata o traficante de esclavos; y

"9.º **POR ALTERACION EN SU CASCO QUE AUMENTE O DISMINUYA SU TONELAJE Y POR EL CAMBIO EN LA CLASE DE APAREJO.**"

De modo que se ve claramente que la pérdida de la matrícula se estima como un castigo para el armador y en ningún caso puede ser garantía para que una nave registrada permanezca en nuestras costas en contra de la voluntad de su dueño.

Lamento que se traigan al Senado argumentos de esta naturaleza que puedan inducir a error en apoyo de una indicación que puede significar la muerte de nuestra Marina Mercante Nacional.

Mis Honorables colegas comprenden que, en las observaciones que estoy formulando, tengo razón para decir que es preferible no despachar este proyecto de reserva del cabotaje para la Marina Mercante a despacharlo sin este artículo, o con él modificado profundamente.

Díce todavía la ley de 1878, en su artículo 31.º, lo siguiente: "En cualquiera de los casos expresados en el artículo anterior, la nave será borrada de la matrícula y dejará de pertenecer a la Marina Mercante Nacional".

Este artículo viene todavía a confirmar más mis observaciones. Y ya que el Honorable Senador por Santiago se encuentra distraído, debo manifestar a Su Señoría que tengo interés en contar con el apoyo del señor Senador para que se mantenga la idea que estoy sustentando.

El señor HUNEEUS. — Ya que el Honorable Senador por Concepción se ha dirigido a mí, ruego a Su Señoría me permita decir dos palabras para aclarar un punto que considero fundamental.

El señor ZANARTU (don Enrique). — Con el mayor gusto, señor Senador.

El señor HUNEEUS. — Su Señoría ha citado varias disposiciones en que se establece que el simple cambio de nombre de una nave o de bandera basta para que esa nave pierda su matrícula; pero, a mi modo de ver, no debe ser tan sencillo que una nave pierda su nacionalidad porque en un momento dado quita la bandera chilena y alza la inglesa, por ejemplo. Digo esto sin haber estudiado las disposiciones pertinentes, de manera que hablo por simples presunciones. Lo mismo diría respecto del cambio de nombre de una nave.

Se me ocurre que el cambio de bandera y el cambio de nombre en una nave deberá estar acompañado de otras formalidades para que se pierda la nacionalidad o la matrícula de un barco.

El señor ZANARTU (Don Enrique). — De la redacción que tienen las disposiciones pertinentes, que he leído, se desprende que ocurre lo que he dicho, o sea, que se pierde la matrícula cuando ocurre cualquiera de las circunstancias enumeradas. Parece que hasta ahora había la

idea en la ley y en los reglamentos de que el dueño de un barco debía hacer lo posible por no perder su matrícula, sin que al Estado le importara absolutamente nada esa pérdida.

Por lo demás, no puede ser de otra manera. Supongamos que un buque de una compañía filial, de una compañía extranjera navega en alta mar, o a corta distancia de nuestra costa, y que se produce un caso de guerra: por un radiograma puede comunicársele la noticia y ordenarle que cambie de bandera. Por muchas condiciones que se hubiesen establecido para ello, ¿cómo se obligaría a esa nave a volver a Chile, sobre todo si hubiera tomado la bandera de una gran potencia? Por consiguiente, bastaría el cam-

bio de bandera para que perdiéramos la nave, aún existiendo en la ley las mayores precauciones.

Estos no son argumentos de apariencia sino de verdad y es una lástima que manifestándose observaciones tan claras como éstas, no sean tomadas en cuenta. En la sesión de la tarde proseguiré mis observaciones.

El señor CORREA OVALLE (vice-Presidente). — Como ha llegado la hora, se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión.

Antonio Orrego Barros,
Jefe de la Redacción.

