

Sesion 19.^a ordinaria en 17 de julio de 1916

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CHARME

Sumario

A indicacion del señor Aldunate se acuerda enviar a Comision un proyecto presentado por Su Señoría sobre organizacion de la industria salitrera.—El señor Alessandri don José Pedro, hace algunas observaciones acerca del concurso de planos para edificios de escuelas públicas.—El mismo señor Senador solicita algunos datos relativos al movimiento de empleados del servicio consular.—El señor Varas recomienda al señor Ministro del Interior el estudio de un proyecto presentado con el objeto de regularizar la situacion financiera de la Municipalidad de Valparaiso.—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	Cárlos	Ochagavía	Silvestre
Alessandri	José Pedro	Ovalle	Abraham
Barros	E. Alfredo	Reyes	Vicente
Bruna	Augusto	Salinas	Manuel
Claro	Solar Luis	Tocornal	Ismael
Correa	Ovalle Pedro	Urrutia	Miguel
Echenique	Joaquin	Urrejola	Gonzalo
Escobar	Alfredo	Valdes	Valdes Ismael
Figueroa	Joaquin	Valderrama	José M.
García de la H.	Pedro	Varas	Antonio
Lazcano	Fernando	Walker	M. Joaquin
Letelier	Silva Pedro	Yáñez	Eliodoro
Mac Iver	Enrique		

I el señor Ministro de Relaciones Esteriores, Culto i Colonizacion.

Industria salitrera

El señor Aldunate—El proyecto que he tenido el honor de presentar i de que acaba de dar cuenta el señor Secretario, es, simplemente, como comprenderá el Senado, una contribucion al estudio de la organizacion de la industria salitrera, que ha promovido en la Cámara de Diputados el honorable señor Zañartu.

Como creo que este proyecto debe pasar a Comision, propondria que se le enviase a la Comision de Marina Mercante, en la cual, ademas de la competencia especial de sus miembros, se encuentran representadas todas las corrientes de opinion de esta Cámara.

El señor Yáñez.—Aplaudiendo, por mi parte, la interesante iniciativa del honorable Senador por O'Higgins, al presentar el proyecto a que se ha referido, me parece que seria oportuno que pasaran a la misma Comision que Su Señoría ha indicado todos los demas proyectos relativos a la industria salitrera, que se encuentren sometidos a la consideracion del Senado, i que tienen, por su naturaleza, relacion estrecha con los problemas de la navegacion.

Propondria tambien que, en vez de llamarla de Marina Mercante, se le dé a esta Comision el nombre de Comision de Comercio i Navegacion.

Edificacion escolar

El señor Alessandri (don José Pedro).—Habria deseado que estuviera presente el señor Ministro de Instruccion Pública, a fin de someter a su consideracion algunas observaciones acerca del concurso de planos para escuelas, entre los cuales deben adoptarse los mejores para invertir los diez millones de pesos que el Presidente de la República está

autorizado para destinar a la edificación escolar.

Desde luego, me habría permitido manifestarle la conveniencia de nombrar pronto el jurado que debe dictaminar sobre esos planos, porque tengo conocimiento de que muchos de los interesados que desean tomar parte en el concurso no se sienten tranquilos mientras no sepan la composición de ese jurado.

Sé también que entre esos interesados se manifiestan dos corrientes de opiniones: unos quieren que los jurados se nombren directamente por el Ministro, con completa independencia de la Dirección de Obras Públicas, i otros desean que sea esta oficina la que haga los nombramientos.

Me permitiré recordar que cuando se discutió este proyecto, hice indicación a fin de que se destinara cierta cantidad, que se fijó en treinta mil pesos, con el objeto de premiar a los mejores planos que se presentaran a un concurso, i agregué que habría conveniencia en sustraer esto a la intervención de la Dirección de Obras Públicas, nombrando un jurado de personas independientes de esta Dirección.

También habría hecho insinuación al señor Ministro en el sentido de que se aumentarían los plazos, porque, a mi juicio, estos proyectos de planos para escuelas no se pueden hacer en veinte o treinta días, i sería, por esto, conveniente aumentar ese plazo a unos noventa días.

Habría también conveniencia en que el señor Ministro dejara cierta libertad a los interesados, porque he visto publicado un folleto en el cual se dan las especificaciones de los edificios tan minuciosamente, que se fija la dimensión de las salas, la altura de las ventanas i otra multitud de detalles como éstos. Con estos pequeños i numerosos detalles se coarta en absoluto la libertad de los concursantes i se arroja a la calle la cantidad de dinero que se ha dedicado a premios, porque si los interesados deben someterse a una norma fija i ya establecida, no valdría la pena hacer los concursos i pagar las primas que se han acordado para los mejores planos que se presenten.

A este respecto, desearía también que el señor Ministro no dividiese la suma en pequeñas primas de mil pesos, porque esta cantidad es demasiado exigua para estimular un buen trabajo. Al mismo tiempo, creo que se ha cometido un error grave al pedir planos por cada terrenito que se va a edificar. La mente del proyecto no fué esa, sino que los planos sean adaptables a las escuelas en jene-

ral; que el terreno tenga diez metros mas o ménos, no quiere decir que se necesiten planos diferentes.

Se ha puesto tales trabas a los arquitectos, que hasta se les indica el número de pisos, su altura, etc.; detalles que quitan toda iniciativa para formar los planos de los edificios.

Por otra parte, creo que el señor Ministro debe dividir la suma de dinero destinada al concurso, en premios de cinco o seis mil pesos, para estimular, de esta manera, a los hombres que tienen conocimientos especiales en esta clase de trabajos.

Hago estas observaciones, de las que espero se impondrá por la prensa el señor Ministro de Instrucción, con el fin de que se amplíe el plazo; porque de aquí al 19 de agosto no es posible hacer nada. Respecto del jurado, hai la conveniencia de que se le nombre cuanto antes, i que sea formado por personas que no hayan estado trabajando en la Dirección de Obras Públicas, en la formación de las bases; el señor Ministro verá el procedimiento mas conveniente para nombrarlo.

También me parece que sería conveniente, i a esta observación le doi gran importancia, que se hiciera en este caso lo mismo que hacen los particulares cuando quieren construir un edificio, i piden propuestas, esto es, que se reservan el derecho de dividir los premios, ya que puede haber un proyecto que no merezca un premio completo, i pueda éste repartirse entre los dos mejores.

Al mismo tiempo, estos planos deben quedar de propiedad fiscal, para que, con dos o tres proyectos bien concebidos, se pueda hacer un plano perfecto, que corresponda a las necesidades de la enseñanza.

Hubiera deseado que el señor Ministro se encontrara presente en esta sesión; pero espero que se impondrá por la prensa de mis observaciones.

Movimiento consular

El señor **Alessandri** (don José Pedro).— Ya que estoy con la palabra, ruego a la Mesa se sirva dirigir oficio al señor Ministro de Relaciones Exteriores, preguntando cuántos empleados han quedado cesantes en el servicio consular, i cuánto importa el gravámen de pasajes i otros que han impuesto los cambios efectuados.

Municipalidad de Valparaiso

El señor **Varas**.— Por mi parte, habría deseado la presencia del señor Ministro del In-

terior, para rogarle que preste atencion a dos proyectos que han sido remitidos al Gobierno, i que tienen por objeto normalizar la situacion financiera de la Municipalidad de Valparaiso.

Pero ya que no está presente el señor Ministro, quiero que quede constancia en el acta de que he formulado esta observacion.

El señor **Charme** (Presidente).—Ofrezco la palabra.

Terminados los incidentes.

Como la indicacion del honorable Senador por O'Higgins, modificada por el señor Yáñez, no ha merecido observacion, la daría por aprobada.

Aprobada.

Se enviarán los oficios solicitados por los honorables Senadores, en la forma acostumbrada.

Contribucion de tonelaje

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

Puede seguir usando de la palabra el honorable Senador por Valdivia.

El señor **Yáñez**.—Me quedan mui pocas palabras que agregar, señor Presidente, en respuesta al discurso del honorable Senador por Atacama.

Decía en la sesion pasada que una de las causas de nuestro debilitamiento económico es el poco interes que entre nosotros existe por la produccion del pais. Nos falta esa fuerza social, política i económica que se llama el estímulo, el estímulo de todo lo que signifique un trabajo, un esfuerzo, un impulso de prosperidad nacional. Tenemos una desdenosa indiferencia por el trabajo i nos falta así una de las bases mas fuertes del sentimiento de la nacionalidad.

Es posible que esto se deba a herencias ancestrales, o a la situacion propia de pueblo en formacion. Pero, sea como fuere, si se hiciera un estudio estadístico de lo que representan nuestras industrias i el trabajo del pais, estoi cierto que esta idea sería fácilmente desvanecida. Si no temiera prolongar demasiado este debate, daría datos al Honorable Senado sobre la influencia que tuvo entre nosotros la primera reforma aduanera dentro de un concepto proteccionista, dictada el año 1896, i, en seguida la influencia que ha tenido en nuestro desarrollo comercial e industrial la situacion creada por la guerra europea, que, a consecuencia de la restriccion del comercio internacional, significó un impul-

so para nuestra industria, a fin de llenar los vacíos que esa restriccion dejaba. Pero todo esto sería apartarse de la cuestion en debate. Es posible que en otra oportunidad se puedan tratar estas materias, que son de gran interes.

Hai, sin embargo, en las observaciones del honorable Senador por Atacama algunas respecto de las cuales creo indispensable decir unas cuantas palabras, porque se refieren al fondo del proyecto.

Temia Su Señoría que estos proyectos obedecieran mas que a un deseo de desarrollar nuestra riqueza nacional al afan de darnos el lujo de ver nuestra bandera en los mástiles de las naves que surcan nuestros mares, i agregaba que no tomamos en cuenta que no se trata de una medida de seguridad militar, pues no nos encontramos en situacion de estar creando marinas mercantes como auxiliares de la marina de guerra, i que todavía olvidamos el carácter especial de nuestros productos, materia del comercio de cabotaje, que son de poco peso i de mucho volumen.

Pues bien, deseo apartar primeramente estos dos últimos puntos. No creo que sea un error de nuestra parte el procurar que la marina mercante se forme en condiciones de ser un auxiliar de la marina de guerra. En nuestra historia tenemos una gran experiencia respecto a la importancia que tiene la marina mercante en caso de un conflicto exterior.

Ademas, la guerra actual está demostrando que la marina mercante tiene un doble papel de gran importancia para las operaciones militares: servir de auxiliar a la marina de guerra, pudiendo formarse con ella cruceros rápidos, i asegurar el abastecimiento de los pueblos, sin lo cual es imposible hacer la guerra. De modo que esta consideracion no debe ser ajena al problema en estudio i no lo ha sido, pues los proyectos consignan disposiciones encaminadas a ese fin.

No hai en esto, como el honorable Senador por Atacama parece dar a entender, una política de celos o suspicacias internacionales, sino sencillamente el concepto de la seguridad que un pais necesita como medida indispensable para el desarrollo de su comercio, de su riqueza i su produccion.

El segundo punto de detalle que queria apartar, relativo al carácter especial de nuestros productos que forman el comercio de cabotaje, tiene una apariencia mayor que la que le corresponde en realidad. Es cierto que las mercaderías de nuestro comercio de costa

tienen en jeneral mas volúmen que peso. Casi todo su contenido, segun la estadística aduanera, se compone de saquería, cajonería, pasto i animales. Pero, en cambio, es necesario tener presente que las naves que hacen el comercio de cabotaje son, en jeneral, naves de poco calado, en que se trata de tener el mayor espacio de bodega disponible, de manera que si nuestra carga fuera de excesivo peso, estas naves no podrian llenar sus bodegas porque les impondria un desplazamiento que sin duda alguna comprometeria la seguridad de la navegacion i tendrian así que cargar una parte solo de sus bodegas para poder hacer sus viajes con la debida estabilidad. Por consiguiente, léjos de ser un inconveniente para la proteccion de la marina mercante la circunstancia de ser nuestra carga de poco peso, esto está compensado con la naturaleza de nuestras naves, que tienen siempre ménos calado i ménos tonelaje i que pueden hacer el comercio en condiciones perfectamente favorables. I así se explica el interes de las compañías estranjeras de navegacion por hacer el comercio de cabotaje en nuestras costas, a fin de tomar esta carga de poco peso i mucho volúmen porque así llenan sus bodegas que han debido vaciar al desembarcar en nuestros puertos la carga de mayor peso que traen de ultramar. Por eso he dicho que el comercio de cabotaje no es para ellas sino un suplemento que les permite llenar sus bodegas con poco costo.

Pero la observacion fundamental a que me he referido i que me ha parecido que toca mas a fondo la materia que discutimos, es la que ha hecho el honorable Senador de Atacama relativa a que hai en el proyecto cierta idea de lujo, de vanidad pueril de tener naves con bandera chilena. Léjos de eso, el propósito de la Comision ha sido apartarse de toda idea de lujo, apartarse de ese sentimiento de vanidad que nos lleva a desear que barcos mercantes con nuestra bandera lleven el comercio a todos los mares del mundo, lo que, sin embargo, no seria tan censurable, porque una nave que surca los mares representa en todo caso prosperidad i riqueza. Pero en fin, el pensamiento de la Comision no ha sido ese; el propósito de ella ha sido aumentar el poder productor del pais, fomentar la riqueza nacional, dar mayor ensanche, si es posible decirlo así, a nuestras fuerzas económicas. Por eso la Comision no aceptó como base de estudio diversos proyectos emanados de firmas estranjeras que se comprometian a establecer un servicio de navegacion en nuestras costas, lo que en realidad solo significaba traer capitales estran-

jeros para que vinieran a comerciar con el transporte de nuestros productos dándonos la satisfaccion de ver flamear nuestra bandera en los mástiles de sus naves, pero llevándose ellas la utilidad de los viajes.

Pero aun hai mas. La Comision no ha aceptado el sistema de primas de mero estímulo para el fomento de la marina mercante sino de remuneracion por servicios. No hemos aceptado la base de conceder primas para tener naves, sino que procuramos tener naves para tener comercio nacional, i por eso es que los puntos principales que se han tenido en vista para conceder las primas ha sido el de remunerar ciertos servicios, o llenar ciertas exigencias que en concepto de la Comision informante corresponden a verdaderas consideraciones de interes nacional.

¿Cuáles son las bases en que debe descansar una lei de primas? En primer lugar, en un pais como el nuestro, debe atenderse ante todo a las necesidades de comunicacion indispensables. Nosotros necesitamos, por ejemplo, que nuestras naves lleguen a ciertos puertos por un deber de proteccion hácia ellos, como pasa con los del sur, i en seguida necesitamos comunicaciones con los paises que son o pueden ser nuestros mercados de provision o de consumo, i es necesario entónces conceder primas con el objeto de establecer comunicaciones marítimas entre los puertos de la República o entre un puerto del pais i algun pais extranjero. Se trata en seguida de dar primas por la necesidad de que las naves tengan itinerarios fijos, porque esta es la garantía mas seria para el comercio estable; se dan primas todavía segun la rapidez de los viajes, porque esto significa utilidad i riqueza i corresponde al Estado por consiguiente estimular esa rapidez; por último se conceden primas, o a lo ménos se ha dejado en condicion de darlas, por el transporte de la correspondencia, que es tambien una necesidad jeneral que incumbe al Gobierno atender.

Estas son las causas que han movido a la Comision a establecer el sistema de primas, i esto manifiesta que ha estado mui léjos de su ánimo, al tratar de resolver el problema de la marina mercante, la idea de lujo, de vanidad indijena, que el honorable Senador nos reprochaba.

Pero esta idea corresponde, a mi juicio, al fondo del estudio del problema, porque es indudable que seria un proyecto un poco fantástico, falto de base, un proyecto de vanidad marítima, si por nuestra parte no tuviéramos comercio que hacer, si no tuviéramos un pro-

pósito de nacionalizar la industria i de hacer prosperar la produccion del pais.

A mi juicio, el estudio de nuestro movimiento comercial manifiesta que los temores del honorable Senador por Atacama, son infundados. Tenemos una base de comercio de gran consideracion, a lo ménos suficiente para aspirar a tener marina.

Tomando por base el año 1913, que como he dicho en ocasiones anteriores, es el que debe servirnos para estos cálculos por haber sido un año normal, tenemos que en salitre, borato de cal, cobre en barras i en ejes, minerales de cobre i fierro, se han esportado dos millones ochocientos veintidos mil setecientos siete toneladas. Estas industrias, que constituyen los renglones mas fuertes de nuestro comercio de esportacion, dejan en el pais una utilidad mui escasa porque la mayor parte de esto representa solo la inversion de un capital extranjero que estrae del pais una utilidad sin dejar en él un verdadero beneficio. Si a esta situacion en que se encuentran las industrias extractivas entre nosotros, agregamos que el capital extranjero toma tambien los fletes, entónces el pais se convierte en un simple territorio de explotacion, sin que sus habitantes obtengan beneficios del desarrollo de las industrias i del comercio, u obtienen un beneficio escaso i pobre.

La esportacion de productos animales ascendió en el mismo año 1913 a veintiocho mil trescientas veinte toneladas, que corresponden a carnes conjeladas, lana i cueros. La esportacion de productos de la agricultura, avena, cebada, pasto, trigo, harina, ascendió en el mismo año a ciento sesenta i un mil quinientas toneladas.

Como se ve, hai base en nuestras esportaciones para que una marina mercante pueda tener ancho campo de comercio, i en cuanto a las internaciones, es evidente que habria una ventaja enorme en que a lo ménos el costo de los fletes quedara entre nosotros, ya que ellas representan un tributo de provision que pagamos al extranjero.

Chile es un pais que tiene grandes minas de carbon; ésta es una industria que podria tener el desarrollo suficiente para abastecer por completo el consumo del pais; miéntras tanto en 1913 hemos importado un millon quinientas mil toneladas de carbon, sin contar cuatrocientas mil toneladas de petróleo, i mas de cuarenta i seis mil de coke. Igual cosa pasa respecto de otros artículos, como el cemento romano, por ejemplo, que es una industria de fácil desarrollo en el pais porque existe la materia prima para fabricarlo. Entre

tanto en 1913 hemos importado ciento cuarenta i siete mil toneladas de cemento. Sin duda alguna que si el costo del flete de todos estos productos que vienen al pais quedara para el capital chileno, seria un gran beneficio nacional, i aminoraria el gravámen que pesa sobre nuestro comercio internacional.

Pero esto sin duda no seria suficiente. Estos detalles respecto de la importacion i esportacion de productos del pais no corresponden sino a la situacion del dia de hoi, i no a la del momento actual, porque debido a la guerra ha habido una gran disminucion en las importaciones sobre todo; de manera que corresponde mas bien a la situacion normal del pais. Pero yo creo que nuestros propósitos, nuestras ideas, la tendencia que debemos servir no es la del mantenimiento de la situacion actual o de la que existia en 1913, sino la del mejoramiento de esa situacion; debemos encauzar la accion pública en un plan de política comercial i evitar los peligros que envuelven las medidas aisladas. Comprendo perfectamente que el honorable Senador por Atacama diga que si se dicta una lei de primas o de contribucion al comercio de cabotaje sin tomar ninguna otra medida para asegurar la prosperidad nacional, es posible que se haga un mal al pais en lugar de hacerle un bien. Las medidas aisladas suelen ser peligrosas, pero lo que nosotros necesitamos es empezar por algo, i la Comision ha creido que era necesario empezar por la lei de marina mercante, fundándose en una consideracion de órden económico. Todos los productos de la tierra tienen su precio para los productores, segun el costo de los mismos productos puestos al costado de la nave que debe llevarlos de los lugares de produccion a los mercados de consumo. El consumidor extranjero avalúa los productos o mercaderías segun el precio que tienen allí donde se consumen, agregándole el costo del flete, i de ahí, a mi juicio, la importancia de nacionalizar los fletes marítimos i hacer que nuestra política tienda a abaratar la produccion del pais. Por eso en sesion anterior hablaba de la necesidad de impulsar la navegacion fluvial, de la necesidad imprescindible de bajar las tarifas ferroviarias, especialmente en cuanto a las mercaderías destinadas a ser embarcadas para el extranjero, complemento que es absolutamente indispensable para que nuestras naves tengan mercaderías baratas i para que éstas no se recarguen demasiado con el costo de los fletes; i hablaba ademas de la necesidad de construir puertos, porque los gastos de embarque i desembarque pesan como una lápida sobre nuestra produccion en con-

diciones, que absorben con el costo de los fletes, casi por completo la utilidad del productor chileno. No nos beneficia que nuestros productos tengan alza en el extranjero; el flete i los gastos se llevan ese beneficio.

Pero hai algo mas todavía. Nuestro pais tiene estensas costas i está separado de las naciones vecinas por la cordillera de Los Andes, que poco a poco, a influencias de las necesidades del comercio, va perdiendo el carácter que hasta hace pocos años ha tenido de una verdadera muralla china, i que se está convirtiendo en barrera franqueable que nos permite traer al Pacifico los productos de la zona que se estiende al oriente de la cordillera. Hai allí una inmensa zona, mas estensa que todo nuestro territorio, rica en todos los productos de la tierra, que por la naturaleza de las cosas tiene que ser tributaria del Pacifico, sin que la política nacional del pais a que esa rejion pertenece pueda hacerla cambiar de sus corrientes naturales, porque los productos tienen que seguir siempre la via mas barata, que es generalmente la mas corta. Desde las márgenes del Mamoré hasta los confines del Chubut hai un territorio enorme que es una zona de atraccion para nuestros puertos, i el dia en que nuestra política, consciente de las verdaderas necesidades i de los grandes intereses del pais, resuelva el problema de la construccion de diversos ferrocarriles trasandinos i de obras portuarias en nuestros puertos, habremos obtenido para el pais un comercio de tránsito de una importancia mucho mayor que la que representa hoy la totalidad de nuestro comercio de importacion i esportacion.

Esta circunstancia, que menciono rápidamente, es todavía mas importante si se toma en cuenta la influencia que va a tener en la costa del Pacifico la apertura del Canal de Panamá. Basta solo considerar que nuestras costas quedan dos mil millas mas cerca de Europa que ántes de la ejecucion de esa obra; basta solo considerar que Valparaiso queda a ménos distancia de las costas orientales de Estados Unidos que Buenos Aires. I éstos, que son hechos que están a la vista, no han sido todavía aprovechados entre nosotros por esta inercia, esta indiferencia absoluta que sentimos por los grandes problemas nacionales, por la dificultad de uniformar las opiniones, por nuestra tendencia a discutirlo todo, por la dificultad que tenemos para hacer una política de realizaciones, de hechos i no meramente de discusiones.

Esta influencia del Canal de Panamá es de tal importancia, que sin vacilacion alguna ha

debido llevarnos a la construccion de ferrocarriles trasandinos i de puertos internacionales. Invirtiendo cien millones de pesos de nuestra moneda, que es el costo calculado de la construccion de puertos internacionales, i otro tanto en la construccion de ferrocarriles trasandinos, es decir, en total doscientos millones de pesos, gastaríamos una suma igual a la que se paga hoy al año por fletes al comercio extranjero, i nuestro pais recibiria la enorme riqueza proveniente del comercio de tránsito de toda la zona andina que, repito, es tributaria natural del comercio marítimo del Pacifico.

A esto se agregan otros factos es que solo voy a enumerar rápidamente.

No me preguntaba en una de las sesiones pasadas, a propósito del comercio de nuestras costas, ¿qué vendrá cuando la paz venga? Calculaba, naturalmente, que las naves que hoy están impedidas para el tráfico marítimo, habrían de volver a su curso natural. Ahora hago la misma pregunta con relacion a la situacion jeneral de los paises sud-americanos. ¿Qué vendrá cuando la paz venga? Hai hechos visibles que manifiestan la necesidad de entrar en una política de prevision i de acción. No parece dudoso decir que la capital financiera del mundo se trasladará de Europa a América, i que Nueva York va a ser la primera ciudad financiera, por lo ménos ocupará la situacion que ha tenido Lóndres hasta hace pocos años.

¿Qué influencia va a tener en los destinos americanos el desarrollo enorme de los Estados Unidos, que tienen potencia económica para abastecer al mundo entero? Es difícil saberlo, es difícil aun preverlo. Pero, por lo ménos, hai necesidad de considerar i pensar en lo que corresponde hacer en presencia de estos hechos.

Hai todavía otra circunstancia que está a la vista. La guerra europea tiene un carácter económico, un carácter financiero que impone a los estados gastos enormes; sumas fabulosas, que están sangrando a la Europa, se gastan en pocos dias. Estos enormes capitales necesitan ser repuestos i pagados, i no pueden ser pagados sino por medio de contribuciones, porque son gastos de carácter fiscal. Entónces, el capital europeo cuando se liquiden los efectos de la guerra, se va a encontrar bajo el peso de enormes contribuciones.

¿Cuál será la tendencia natural del capital? Será la de buscar plazas i lugares donde esté exento de estas contribuciones, i América les ofrecerá seguro campo de inversion, los capitales vendrán aquí buscando la liberacion de estos impuestos, que ya en algunas partes,

en Inglaterra, por ejemplo, han llegado al cincuenta por ciento de la renta líquida.

El mundo es una inmensa pizarra en que los pueblos escriben la historia de sus destinos. Cuando Dios borra, ha dicho Bossuet, es porque él se prepara a escribir. Una esponja empapada en sangre i en lágrimas borra el destino de las naciones de Europa i parece aniquilar una civilización que representa siglos de nobles i perseverantes esfuerzos. ¿Qué vendrá despues? El mundo no puede quedar estacionario i todas estas fuerzas que se destruyen tendrán que renacer i buscar un campo mas a propósito para ejercitar su actividad. Los países ocupados por razas incompetentes, como el Africa i gran parte del Asia, no suministran un campo de acción suficientemente vasto i seguro como América, i así se comprende que, en medio de las perturbaciones de la guerra, todos los gobiernos beligerantes estén preocupados del comercio sud-americano.

Entonces, digo yo, nuestro deber es afrontar estos problemas i solucionarlos en alguna forma. Creo que jamas en la historia del país i aun podria decirse sin exajeracion, en la historia de todos los países del mundo, ha habido mayor necesidad de que el Gobierno del Estado esté en manos de los hombres mas preparados, mas previsores i mas prudentes, porque jamas se han presentado problemas mas complejos ni situaciones mas sombrías.

Lo peor que podemos hacer es cruzarnos de brazos. Es preferible el error; es preferible que equivoquemos el camino; pero es necesario que hagamos algo, que no esperemos en la inercia que la suerte nos favorezca, o que los acontecimientos se combinen de tal manera que no nos hagan daño.

Por eso creo que uno de los problemas mas urjentes para nosotros es tener marina, porque sin marina el país vive embotellado, las utilidades del comercio no quedan en poder del productor, sino que pasan a manos de las compañías de navegacion, que pueden imponer los precios que quieran. Dentro de una combinacion de grandes capitales, es mui fácil, sobre todo en países pequeños, como Chile, el acuerdo entre la firma que representa al consumidor i la firma que representa al transportador, al dueño de la nave, para establecer los precios en condiciones de estrangular al país.

Pero reconozco que en esta materia hai un problema grave, un problema que necesita mayor estudio i mayor serenidad, cual es el problema de los fletes. No creo, como el ho-

norable Senador por Atacama, que estos proyectos hayan de influir en los fletes; no creo que el impuesto al cabotaje signifique un recargo apreciable en el gravámen de los transportes; creo que este temor es absolutamente injustificado. Puede haber temores mui dignos de estudio, pero que no corresponden a una apreciacion exacta i razonada de la influencia que los proyectos tienen en el costo del transporte marítimo.

Evidentemente, el problema de los fletes existe, pero es enteramente independiente de las leyes que se trata de dictar. Tenemos un flete caro, talvez excesivamente caro. Hemos visto, por ejemplo, que el viaje hasta Montevideo por mar, tuvo un descenso considerable el día que el trasandino fijó como costo de este viaje para los pasajeros la mitad del valor que cobraban las compañías de navegacion extranjeras, i ellas, no obstante, han podido seguir haciendo su negocio sin inconveniente.

Repito, el problema de los fletes es enteramente independiente de estos proyectos, porque corresponde a situaciones que es menester estudiar dentro de otro órden de ideas. Decir que no debemos tener marina mercante porque los fletes son caros i pueden encarecer mas aun, me hace el efecto de decir que no debemos tener capitales, porque los intereses de los préstamos son mui altos. Se trata de problemas distintos. Debemos buscar la baja de los fletes, i para esto debemos empezar por tener fletes, estudiar las causas de su alza, i tomar las medidas necesarias para conseguir el abaratamiento.

Esto lo digo porque creo interpretar la opinion de la Comision informante, que no ha creído, en esta materia, haber dado la última palabra, ni siquiera una opinion definida al respecto. Las ideas i las opiniones de la Comision han sido dejar esta materia entregada a la ilustracion del Senado, i ha procedido así comprendiendo la gravedad del problema de los fletes, i comprendiendo que ella es enteramente separada de la contribucion al cabotaje. Deseamos que este negocio se estudie en una atmósfera serena i desapasionada, sin darle al debate el carácter de discusion, ni ménos el de reproche, diciéndonos que nos dejamos influenciar por el interes particular. Se trata de un problema grave i fundamental, que es menester apreciarlo dentro de un estudio tranquilo de los antecedentes que pueden servir de base para conocerlo en el fondo.

Por mi parte, he tratado de hacer este estudio, pero me faltan los antecedentes. Es mui difícil que desde estos bancos puedan obtenerse todos los elementos necesarios para

trabajos de esta índole. Para ello es menester la acción del Gobierno, que él se preocupe de esta materia, que tenga interés por estos estudios, que persiga estas soluciones como consecuencia de sus deberes i de su responsabilidad, i que pueda reunir todos los elementos que sirven de base para tener una idea clara de la cuestión.

Pero he estudiado la situación de la Compañía Sud-Americana de Vapores, lo que solamente he hecho en los últimos días, debido a las apreciaciones que hizo el honorable Senador por Atacama, creyendo que era la situación de esta Compañía la que influía en nuestro ánimo i la que nos hacía confundir los intereses jenerales del país con los intereses particulares de una empresa de navegación. Pues bien, el estudio que he hecho a este respecto no da suficiente luz, pero sirve, a lo ménos, para sacar una deducción, que es lo único que me propongo hacer.

He revisado las memorias semestrales de esta Compañía desde el año 1903, lo que he podido hacer, gracias a la cortesía del jerenete, de quien solicité esos documentos. El año 1903 hubo un incendio en Valparaíso, que quemó las oficinas de la Compañía, pero para mí efecto bastaba con estudiar las veinticinco memorias presentadas desde esa fecha. Los dividendos repartidos por esta Compañía han tenido una variación constante. En 1903, eran de siete por ciento semestral; subieron a diez por ciento en 1904, i se mantuvieron en ocho i nueve por ciento en 1905. Vino en seguida una baja, sin mas escepción que el año 1908, en que subió a siete por ciento nuevamente, o sea el mismo dividendo que repartía en 1903.

En esa época, si no estoy equivocado, fué cuando empezó la competencia de las compañías alemanas. Pues bien, el año 1909 el dividendo fué de tres por ciento semestral; el primer semestre de 1910 no hubo dividendo, i el segundo semestre de ese año fué también de tres por ciento, que representa así la utilidad de los accionistas en el año. Sigue despues repartiendo dividendos de dos i medio, tres, tres un cuarto, cuatro i medio i cinco por ciento semestral, que es el dividendo que se repartía al empezar la guerra. El año 1914 repartió un dividendo de cinco por ciento; en el primer semestre de 1915, siete por ciento, i el segundo semestre de ese mismo año repartió trece por ciento. De modo que estos datos coinciden también con los que daba en sesiones anteriores, cuando manifestaba que la gran alza de los fletes ha coincidido con la guerra submarina.

Ademas de esto, la Compañía ha tenido un

fondo de reparaciones i seguros, que significa una acumulación de sus capitales i que representan, sin duda alguna, dividendos mas o ménos análogos a los que ha repartido, i que se traducen en un aumento en la cotización de sus acciones. Puede, pues, calcularse que el comercio de fletes es actualmente para la Compañía Sud-Americana de Vapores un gran comercio, de la mayor utilidad, pero le ha faltado entre nosotros la base de estabilidad, sin la cual es imposible tener la seguridad de que un negocio prospere i que haya interés en la inversión de capitales. La industria de los transportes marítimos es un negocio de largo tiempo, en que hai que luchar con la peor clase de jente, en que se necesita un conjunto de elementos difícil de reunir, sobre todo entre nosotros, en que hai riesgos de toda clase, en que el desgaste i destrucción de las naves es un grueso renglon de salidas, i las reparaciones del material son mucho mas costosas que las de las propiedades terrestres.

Es inútil decir que en 1915 i talvez en 1916 la Compañía pueda repartir a sus accionistas dividendos de veintiseis o veintiocho por ciento; es inútil decir todavía que puede acumular, para reparación i reposición de naves, para seguros, etc., otra cantidad equivalente, si acaso los capitales invertidos en ese negocio, mui lucrativo actualmente, están espuestos a llegar a épocas en que solo producen un tres por ciento anual, porque es cierta fijeza de la rentabilidad lo que atrae al capital i fomenta los negocios.

El señor **Walker Martínez**.—Pero a los dividendos dados por la Compañía hai que agregar que ha elevado su capital de tres a diez millones de pesos, i que ha convertido a oro su capital en papel.

El señor **Yáñez**.—Sin los detalles que da Su Señoría yo habia dicho lo mismo, esto es, que los dividendos estaban representados por un fondo de acumulación para reparación de naves, que representaba otro tanto del monto de los dividendos.

Yo no digo que sea éste un mal negocio; estoy demostrando que es un gran negocio, i mui lucrativo, en el momento actual; pero estoy sacando una deducción que es la única que nos interesa, para reglar nuestro comercio marítimo, i es la de que este negocio no tiene aquí la base de estabilidad que es indispensable para el desarrollo del comercio marítimo.

El señor **Claro Solar**.—Por eso no han surtido otras compañías, i fracasó una que trató de formarse.

El señor **Walker Martínez**.—El público no

lo cree así, porque está pagando quinientos pesos por acciones que valen cien pesos.

El señor **Yáñez**.—Otro tanto pasa con las acciones de otras compañías i sociedades. Miétras tanto, cuando tenemos el interes bancario de diez por ciento, los bonos del ocho por ciento de la Caja Hipotecaria bajo de la par, cuando invertimos el dinero en otros valores mobiliarios que no requieren trabajo sino el ojo esperto del especulador de bolsa, ¿podemos esperar que nuestros capitales, que son escasos i son recelosos, se lancen al mar sin tener la seguridad de que esas inversiones serán estables i lucrativas? Es menoster desligrarse de este criterio de que todo debe hacerse por beneficencia, i de que los hombres que pierden su dinero en los negocios son los mas dignos de aprecio. Yo digo que los hombres que se enriquecen en los negocios que representan trabajo i esfuerzo nacional, son los verdaderamente dignos de aprecio, porque son los grandes obreros de la prosperidad del pais.

El señor **Walker Martínez**.— Pero que no los enriquezca el Estado. Dejemos que se enriquezcan los particulares, sin que el papá Fisco les garantice sus negocios.

El señor **Charme** (Presidente).—Si el señor Senador por Valdivia desea dar mayor desarrollo a sus observaciones, podria prolongarse la sesion.

El señor **Yáñez**.—Siento la fatiga de este largo debate, i he molestado ya bastante la atencion del Senado; prefiero dar por terminadas mis observaciones en la discusion jeneral. En la discusion particular agregaré algunas otras que deseaba hacer.

El señor **Charme** (Presidente).—Se suspende la sesion.

SEGUNDA HORA

A segunda hora se constituyó el Senado en sesion secreta.

Se levantó la sesion.