

Sesion 18.^a ordinaria en 13 de julio de 1916

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CHARME

Sumario

Continúa la discusion del proyecto sobre auxilios a la industria salitrera, i queda despachado.— Se suspende la sesion.— A segunda hora continúa la discusion del proyecto que establece la contribucion de tonelaje.— Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

Aldunate Solar	Cárlos Montenegro	Pedro N.
Barros E.	Alfredo Ochagavía	Silvestre
Bruna	Augusto Ovalle	Abraham
Claro	Solar Luis	Reyes Vicente
Escobar	Alfredo Urrejola	Gonzalo
García de la H.	Pedro Varas	Antonio
Lazcano	Fernando Walker	M. Joaquin
Mac Iver	Enrique Yáñez	Eliodoro

El señor Ministro de Hacienda.

Ausilio a la industria salitrera

El señor **Charme** (Presidente).—Ofrezco la palabra ántes de la orden del dia.

Ofrezco la palabra.

No habiendo incidentés, corresponde discutir en particular el proyecto sobre auxilio a la industria salitrera, que ya está aprobado en jeneral.

En discusion el artículo 1.º

El señor **Secretario**.—Dice así:

«Artículo 1.º Se autoriza al Presidente de la República, por el término de un año, para anticipar a los productores de salitre, que se comprometan a mantener en explotacion sus oficinas, a prorrata de su produccion normal,

hasta la suma de tres pesos por cada quintal español de salitre que tengan elaborado en las canchas de sus respectivas oficinas, i hasta la de cuatro pesos por cada unidad de la misma medida que tengan lista para el embarque en los puertos o caletas destinadas a este efecto.

El monto de esta autorizacion no podrá exceder de la suma que corresponda a quince millones de quintales de salitre elaborado.

El anticipo se verificará por medio de letras que los productores jirarán dentro dentro del pais i previa constitucion de garantía prendaria a favor del Fisco sobre dicho salitre, i su cancelacion se efectuará por el pago de la suma que se haya anticipado a cada productor u oficina en el momento de realizar la primera esportacion.

Los créditos a que se refieren los incisos precedentes pertenecerán a los de segunda clase para los efectos de su prelación i se entenderá perfeccionado el derecho de prenda a favor del Fisco por el solo hecho del anticipo.

Estas letras servirán tambien para caucionar las obligaciones correspondientes a la emision de vales de tesorería autorizadas por el artículo 2.º de la lei número 2,912, de 3 de agosto de 1914.

Los productores de salitre que constituyan hipoteca de sus oficinas a favor del Estado o que ofrezcan otra caucion suficiente a juicio del Presidente de la República, podrán retirar directamente los vales de tesorería, cuya emision se autorizó por la citada lei número 2,912, de 3 de agosto de 1914.

Las obligaciones que se contraigan con este motivo ganarán el interes de seis por ciento anual i las cantidades que se paguen en aduana, a título de reembolso por cada quintal de salitre que se esporte, serán abonadas a una

cuenta de anticipos que se abrirá a cada productor u oficina que se acoja a los beneficios de esta lei, abonos que se destinarán exclusivamente a la cancelacion de los vales de tesorería.

El Presidente de la República dictará las disposiciones necesarias para la ejecucion de esta lei.

La presente lei comenzará a rejir desde su publicacion en el *Diario Oficial*.

El señor **Claro Solar**.—En la sesion anterior manifesté que deseaba proponer una modificacion al inciso 1.º de este artículo 1.º, a fin de que se dejara establecido que los préstamos que van a concederse a los salitreros solo podrán otorgarse a las oficinas que estén actualmente en explotacion.

Evidentemente el propósito que persigue la lei no es otro que el de que no se paralizen los trabajos en las oficinas por inconvenientes transitorios, pero no abrir cuentas a oficinas que durante el periodo de aplicacion de esta lei no han estado en actividad.

El señor Ministro ha manifestado que no cree necesario modificar el artículo 1.º en la forma que he insinuado, porque esto podría retardar el despacho de este proyecto, que es urgente. Confío en que el señor Ministro dará a esta lei la intelijencia que he indicado i que Su Señoría aceptó, esto es, que no se concederán préstamos sino en las condiciones que he espresado; pero desearia que se dejara constancia de esto en el acta, no por creer que pueda estimarse como la historia fidedigna de la lei, sino para que sirva en los casos que pueden ocurrir mas tarde.

Lo repito, tengo plena confianza en que el señor Ministro cumplirá la declaracion que ha hecho, i en consecuencia, accediendo a sus deseos, no insisto en la indicacion que habia anunciado.

El señor **Devoto** (Ministro de Hacienda).—Agradezco al señor Senador su benevolencia. Respecto al caso concreto a que ántes se ha referido Su Señoría, puede asegurarse que no se repetirá en lo sucesivo; a los salitreros no les conviene mantener en bodega cantidades mas o ménos considerables de salitre, con el objeto de obtener préstamos. Su verdadero interes está en producir para esportar lo mas pronto posible, i como los préstamos fiscales se pagan con las primeras cantidades esportadas, el Fisco está siempre garantido.

El señor **Mac Iver**.—Voi a hacer una sola observacion, i la haré lo mas brevemente posible.

Creo que esta lei de ausilios a la industria salitrera no tiene la intelijencia tan estrecha

que le atribuye el honorable Senador por Aconcagua; creo que, para que pueda hacerse un préstamo a una oficina salitrera, no es indispensable que esta oficina esté en activa elaboracion, que sea una oficina en marcha, como se dice.

Quando esta lei se preparó, habia muchas oficinas que habian tenido que paralizar sus faenas, i uno de los objetos principales de la lei fué precisamente proporcionar a esas oficinas los medios de ponerse nuevamente en movimiento, de producir salitre. Esos son mis recuerdos, i aun tengo presente que se especificaron casos concretos de oficinas que se habian visto obligadas a paralizar sus trabajos a consecuencia de la guerra, i a las cuales se trataba de facilitar que reanudasen su produccion.

Es indudable que la lei no tiene por objeto prestar dinero a oficinas que no hayan de trabajar, o a oficinas que necesiten hacer instalaciones para iniciar su produccion, porque el Fisco no es un banco; pero es evidente tambien que, al pedir una oficina un préstamo para continuar su produccion, no es condicion indispensable que se encuentre en actual movimiento.

He querido decir estas pocas palabras para establecer claramente la verdadera intelijencia de la lei.

El señor **Claro Solar**.—Siento volver a esta cuestion, pero, no puedo dejar pasar las palabras que el Senado acaba de oír, porque temo que con tan autorizada opinion pueda el Gobierno incurrir en la tentacion de cometer otra vez la ilegalidad, que el señor Ministro ha reconocido implícitamente, del préstamo a que anteriormente hice referencia sin nombrar al interesado, pero que Su Señoría sabe quien es.

La lei de 12 de agosto de 1914, que es la que en realidad se va a renovar, dispone lo siguiente:

«Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República, por lo que resta del presente año, para anticipar a las productores de salitre que se comprometan a mantener en explotacion sus oficinas, hasta la suma de tres pesos por cada quintal español de salitre que tengan elaborado en las canchas de sus respectivas oficinas, i hasta la de cuatro pesos por cada unidad de la misma medida que tengan lista para el embarque en los puertos o caletas destinadas a este efecto.

Los préstamos que se hagan a los productores que no contraigan el compromiso de mantener la explotacion de sus oficinas, no podrán exceder del valor de los jornales que

la respectiva oficina haya pagado durante el último mes de trabajo.

El monto de esta autorizacion no podrá exceder de la suma que corresponda a quince millones de quintales de salitre elaborado.»

Como se ve, dos fueron los casos que contempló esa lei, el de oficinas que estaban en trabajo i se encontraban amenazadas de paralización por la crisis producida con motivo de la guerra europea, i el de oficinas que habian cerrado sus puertas o iban a cerrarias porque no les convenia seguir trabajando, o que necesitaban recursos para seguir trabajando con tranquilidad, sin las perturbaciones que siempre traen las huelgas por falta de pago a los operarios.

Para la primera de estas situaciones, se autorizó al Gobierno para prestar hasta tres i cuatro pesos por quintal de salitre, i para la segunda, en que las oficinas no se comprometian a continuar su explotacion normal, solo se autorizó un préstamo por el valor de los jornales que hubieran pagado en el último mes de trabajo.

Ahora bien, el préstamo a que me referí se hizo con la promesa de mantener en explotacion la oficina, pero entiendo que no se ha cumplido esa promesa, i que no han continuado los trabajos. Fueron precisamente éstas las razones que me indujeron a interpelar al ex-Ministro de Hacienda señor Edwards, que habia firmado el decreto que amplió el alcance de esta lei.

La Cámara de Diputados ha suprimido el inciso segundo, cuya lectura voi a repetir.

«Los préstamos que se hagan a los productores que no contraigan el compromiso de mantener la explotacion de sus oficinas, no podrán exceder del valor de los jornales que la respectiva oficina haya pagado durante el último mes de trabajo.»

Por consiguiente, el proyecto en discusion no autoriza para que se hagan préstamos sino a las oficinas en actual explotacion.

Yo entendia que la intelijencia que ayer di al proyecto, i que el señor Ministro encontraba fundada, no podia merecer observacion en contrario; pero si así no fuera me veria obligado a mantener la indicacion que por deferencia para con el señor Ministro no he formulado.

Si la prestigiosa palabra del señor Senador por Atacama fuera corroborada por otros de mis honorables colegas, yo formalizaria mi indicacion, a fin de que el Senado se pronunciara sobre este asunto. Temeria que en vista de una opinion tan autorizada pudiera el Gobierno creerse facultado, andando el tiempo,

para conceder créditos a oficinas que no tienen derecho para obtenerlos segun el propósito de la lei.

Dejo la palabra manifestando que si no presento desde luego la indicacion es por parecerme que la opinion del honorable señor Mac Iver es aislada i no encuentra eco en el Senado.

El señor **Mac Iver**.—No deja de sorprenderme un poco la viveza con que se ha expresado el honorable Senador por Aconcagua.

El señor **Claro Solar**.—No lo tome a mal el señor Senador; soi así por temperamento.

El señor **Mac Iver**.—Yo no he sostenido en forma alguna que haya derecho para solicitar préstamos por salitreros que no elaboran salitre; precisamente terminé mis observaciones diciendo lo contrario; i, poniéndome en el caso que contemplaba mi honorable colega, dije que el Gobierno no puede ni debe ser banquero ni salitrero, que no debe hacer préstamos al que no elabora salitre.

Lo que yo he dicho, no aceptando en esto la opinion de mi honorable colega, fué que, en mi concepto, uno de los objetos de la lei anterior de ausilios salitreros fué precisamente dar facilidades para elaborar salitre a las mismas oficinas que habian paralizado su trabajo a consecuencia de la guerra europea.

De manera que si hubiera ahora alguna oficina que haya paralizado su marcha pero que quisiera principiar nuevamente a elaborar salitre, me parece que podria aprovecharse de las facilidades que ofrece la nueva lei.

No creo que casos de estos se presenten ahora en gran número, pero pueden presentarse algunos.

En el fondo, pues, creo que estoi de acuerdo con mi honorable colega; en lo que diferimos es en el espíritu estrechísimo que atribuye Su Señoría a la lei, en lo que respecta a la condicion de estarse elaborando salitre, para poder tener derecho al auxilio fiscal.

El señor **Devoto** (Ministro de Hacienda).—El caso citado por el honorable Senador de Aconcagua es especialísimo, i creo que no se repetirá, porque a ninguna oficina salitrera le conviene paralizar sus trabajos o guardar su salitre por mucho tiempo sin esportarlo, teniendo que pagar entre tanto los intereses por el préstamo. Debo advertir de paso que la lei no se refiere a los dueños de salitre sino a las oficinas salitreras.

El caso a que se ha hecho referencia es único en los cincuenta i seis millones de pesos prestados i, como he dicho, no se repetirá, porque no está en la conveniencia de nadie.

Sin embargo, si ello sucediera, el Gobierno exigirá en todo caso la devaluación del dinero.

El señor **Aldunate**.—Me parece que queda entendido por asentimiento unánime, que estos préstamos no podrán hacerse con el objeto de adquirir maquinarias para habilitar nuevas faenas, completar instalaciones o pagar deudas, sino únicamente para pagar trabajos actuales, a fin de poder continuar los trabajos actuales, o momentáneamente suspendidos. Este fué el alcance que se dió a la ley de 1914, que se dictó para aliviar la situación de los salitreros, que no tenían de dónde sacar dinero por haberse paralizado las ventas de salitre.

Estando de acuerdo todos los señores Senadores en dar ese alcance al proyecto en debate, creo que no habrá inconveniente para aprobar el artículo 1.º

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

Si no se pide votación, se dará por aprobado el artículo.

El señor **Walker Martínez**.—Con mi voto en contra.

El señor **Charme** (Presidente).—Aprobado el artículo, con el voto en contra del señor Senador por Santiago.

En discusión el artículo 2.º

El señor **Secretario**.—«Art. 2.º La contabilidad de la Oficina de Auxilios Salitreros estará a cargo de un contador, con el sueldo anual de siete mil doscientos pesos (\$ 7,200).»

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

Aprobado el artículo.

Solicito autorización para tramitar este proyecto sin esperar la aprobación del acá.

Acordado.

Corresponde continuar la discusión del proyecto de ley sobre contribución de tonelaje.

El señor **Claro Solar**.—Como faltan pocos minutos para suspender la sesión, tal vez sería mejor continuar a segunda hora esa discusión.

El señor **Charme** (Presidente).—S. • sus-
pende la sesión.

Se suspendió la sesión.

SEGUNDA HORA

Contribución de tonelaje

El señor **Charme** (Presidente).—Continúa la sesión. Continúa la discusión jeneral del proyecto sobre contribución de tonelaje.

El señor **Yáñez**.—Voi a seguir, señó, Pre-

sidente, en las observaciones que estaba formulando, i trataré de hacerlo con la mayor brevedad posible.

Los antecedentes que he tenido la ocasión de suministrar al Honorable Senado, permiten apreciar en toda su amplitud el problema que tratamos de resolver. No han influido en nuestro ánimo, como podría desprenderse de las observaciones del honorable Senador por Atacama, los intereses individuales, inevitablemente ligados a toda medida de carácter económico; no hemos procurado ofrecer o asegurar buenos negocios a nuestros connacionales o a una parte determinada de ellos. Hemos querido encauzar nuestra política hácia la debida atención de los intereses públicos, i que el Estado tenga la prevision que es propia de los deberes que le corresponden.

Yo no rechazo la idea de estar en error, de que estos proyectos no contemplen la verdadera solución que se busca; pero, sería necesario demostrarlo, i yo considero que un estudio desapasionado i tranquilo de sus disposiciones puede darnos la confianza de que ellos tendrán buen resultado dentro de las eventualidades propias de una legislación para el futuro.

Lo que deseamos es que este problema se estudie i se resuelva, porque a él considero, por mi parte, vinculados la vitalidad i el progreso del país; que cese esta indiferencia i abandono de los intereses públicos, que ha dominado entre nosotros desde hace tanto tiempo.

Creo, además, que los antecedentes que he suministrado permiten ver que los temores del honorable Senador por Atacama son, si no quiméricos, por lo ménos infundados. No se producirá el encarecimiento de los fletes, i además todavía hai peligro de que sobrevenga una reducción en el número de naves que hacen nuestro comercio de cabotaje. Contribuciones como la que se trata de imponer, no pueden afectar nuestro comercio internacional, i por consiguiente, no tendrán influencia en la situación de la industria salitrera.

El honorable Senador por Atacama tenía mucha razón cuando nos decía que el país se dividía en dos grandes zonas: la zona minera en el norte i la zona agrícola en el sur. Esta última es un mercado de provisiones para el norte, que es el mercado de consumo. Temía el honorable Senador que ante esta necesidad de provisiones que existe fuéramos a producir un encarecimiento en el transporte, que perjudicaría a la agricultura i a la minería.

Creo haber demostrado que este encarecimiento no se producirá; pero, en todo caso,

considero que una de las necesidades importantes del país es que el mercado del norte se provea por naves chilenas, para que exista la seguridad de esta provision, que sea una garantía para la zona del sur en favor de la zona del norte. Basta solo considerar que este comercio interno entregado a las naves extranjeras, lanza la incertidumbre en nuestra propia casa, porque una interrupcion cualquiera significa cortar al país, i dejar al norte en situacion de no ser proveido por el sur. Este no es un peligro quimérico, porque ya ocurrió que la Compañía Sud Americana de Vapores estuvo antes del año 79 a punto de liquidar, i entregar el tráfico a la Compañía Inglesa. Fué la guerra del Pacífico la que vino a salvar a la empresa chilena por la requisicion de sus naves para nuestras necesidades militares.

Despues se ha hablado muchas veces de combinaciones o convenios de las compañías de la costa, en el sentido de que las compañías extranjeras se combinan para perjudicar a las compañías chilenas o de que ésta se combinaba con compañías extranjeras, con el objeto de salvarse; pero, en fin, en un sentido o en otro, existian estas combinaciones o conferencias—como se les llama jeneralmente—que tenian por objeto precaverse de la baja de fletes i permitian a la compañía chilena asegurarse de la competencia a que podia estar espuesta por las compañías extranjeras. Todo esto es un peligro para el comercio i un mal para el país.

Ultimamente se ha visto tambien que la compañía nacional iba en vias de liquidarse, pues no se comprende de otra manera el que sus directores, a los cuales debe suponerse personas entendidas i avezadas en materias comerciales, hubieran recurrido al arbitrio de reunir sus capitales i colocarlos en Lóndres, en vez de invertirlos en naves i aumentar sus negocios. Ha sido la guerra actual, que ha traído la restriccion de naves extranjeras en la costa, la que ha pertimido a las naves chilenas tener un resurjimiento de que talvez no habrian gozado en otra ocasion.

¿Aceptamos este incremento favorable de la marina mercante extranjera en contra de la marina mercante nacional?

¿Dejamos el trabajo i la riqueza al esfuerzo i a la iniciativa extranjera i relegamos a segundo término el trabajo i el esfuerzo nacional?

Haí en el país una enorme masa de valores que significan el mercado de los fletes; uniendo el valor de los fletes internacionales con el de los fletes de la costa, sube a mas o menos doscientos millones de pesos de nuestra moneda la suma que el país paga anualmente

por el transporte de sus mercaderías. ¿Nos cruzamos de brazos ante esta situacion que pesa sobre nuestra produccion i sobre nuestros cambios? ¿Aceptamos que éste sea un beneficio del capital extranjero i no un beneficio del capital chileno?

Creo que esto seria un error lamentable i que seguir en esta política equivale a no tener la prevision del porvenir i a causar al país un daño que probablemente mas tarde seria irreparable. I si lo hemos de aceptar no nos disimulemos sus consecuencias obligadas, que seguramente habrán de producirse.

No es solo la pérdida de dinero lo que significa esta carencia de marina mercante nacional. El predominio de la marina mercante extranjera significa predominio del comercio i de la influencia extranjera; sus consecuencias son desde luego ciertas medidas de proteccion que los países favorecidos se ven inclinados a tomar; ciertas medidas de presion diplomática cuando no es la influencia política interna en favor de sus intereses. I todo esto se traduce en limitacion de la soberanía, en limitacion del poder de lejislacion política i económica del país sobre los intereses nacionales; en suma, se traduce en la absorcion económica primero, política en seguida, de un país por otro.

Prever estos peligros, evitar aquellos males, reducir el tributo que se paga al extranjero vale si no mas al ménos tanto como el régimen de libertad i fraternidad que nos predicaba el señor Senador por Atacama con tan noble elocuencia. La libertad, la fraternidad son grandes i nobles ideales, señor Presidente. ¿Quién los ataca, quién los niega, quién siquiera los desconoce? La Francia los proclamó hace mas de un siglo, los inscribió en su constitucion, los hizo esculpir en el frontispicio de sus palacios oficiales; pero es dudoso que haya podido llevarlos a la práctica, con la amplitud que soñaron los constituyentes de 1789, porque los pueblos no se gobiernan por abstracciones, sino por hechos dentro de una política de prevision i de soluciones.

Grande es el principio de libertad como fórmula de solucion de los problemas políticos i sociales, pero la libertad requiere la igualdad en el derecho i en los medios de ejercerlo, i en materia internacional, la igualdad se basa en la reciprocidad: i no hai igualdad ni reciprocidad cuando en el comercio las condiciones de los contratantes son desiguales, porque se produce el predominio de uno sobre el otro, el enriquecimiento del mas fuerte a costa del mas débil; i no creo que pueda aconsejarse a pueblo alguno que siga el ejemplo de San

Francisco de Asis, de dar, no a los menesterosos, sino a los poderosos sus bienes i sus caudales, sus vestidos i su alimento para confiar en que la Providencia lo sustente, como sustenta a las aves del cielo o a los gusanillos que se arrastran por el suelo.

Grande i noble es la fraternidad universal predicada por el honorable Senador por Atacama, porque es noble i grande poder decirle a todos los hombres convulsionados por tantas pasiones e intereses: amáos los unos a los otros. Pero, este sueño evanjélico se ve bruscamente interrumpido cada mañana con las noticias que nos llegan de esa inmensa hoguera en que se consumen los ejércitos i las poblaciones, las finanzas, la industria i el comercio de la Europa. ¿Qué vendrá cuando la paz venga? Difícil es preverlo.

Entre tanto, hai muchos síntomas que nos indican lo que debemos hacer. En medio de esta enorme hoguera de la guerra se divisan señales que nos indican el camino que debemos seguir, hai antecedentes que nos aconsejan no cruzarnos de brazos en presencia de los acontecimientos que se desarrollan ante nuestra vista.

A pesar de la preocupacion absorbente de la guerra, Alemania, por una parte, Inglaterra i Francia por la otra, viven preocupadas de su comercio en Sud-América, i miran con alarma la accion de los Estados Unidos para reemplazarlos en este comercio. Si se toman en cuenta los datos estadísticos, se ve la importancia que estos gobiernos atribuyen, con razon, a su política comercial.

Tomando las estadísticas del año 1913, se puede ver fácilmente cómo el comercio del pais ha seguido la bandera. Gran Bretaña, sin contar el comercio de la Australia i de la India, que se hacen en naves inglesas, ha tenido un comercio por valor de noventa i ocho millones setecientos mil pesos oro; la Alemania lo ha tenido por valor de ochenta i un millones de pesos, i Estados Unidos, por valor de cincuenta i cinco millones de pesos.

Despues viene la Francia en una escala mucho menor, no porque el comercio frances en Chile sea pequeño, sino porque la Francia tiene ménos marina i porque la importacion se hace en parte en maletas que no se registran en las aduanas.

Es natural entónces que en esta lucha de las tres grandes naciones que dominan nuestro comercio, Gran Bretaña, Alemania i Estados Unidos, exista a pesar de la actual situacion de guerra, esta preocupacion constante de todos ellos por sus respectivas marinas mercantes, i sabemos que en Estados

Unidos el propio Presidente de la República ha hablado sobre la necesidad de sustituir el comercio ingles i aleman en Sud América i aun de la organizacion de una marina mercante oficial, que pertenezca al propio Gobierno de ese pais con el objeto de dominar el comercio de Sud-América.

En presencia de esta política constante de las demas naciones ¿es posible que nosotros nos crucemos de brazos i dejemos que nuestros medios de trasporte marítimo, nuestra incipiente marina mercante perezca, debido a la competencia de las marinas extranjeras? Es mui fácil decir que dentro de la libre concurrencia todos tienen derecho a defenderse; pero no se cuenta con las enormes influencias del capital para la solucion de los conflictos económicos, porque basta que las marinas de Alemania, de Gran Bretaña o de Estados Unidos hagan una baja artificial en los fletes durante uno o dos años para eliminar a todas las marinas que no tengan la suficiente fuerza económica para defenderse, i una vez que se produce la ruina de la marina mercante nacional se produce tambien el alza de los fletes i queda entónces el pais en situacion de ser fácilmente estrangulado, porque desaparecen en absoluto los competidores.

Para que podamos mantener la libre concurrencia, el réjimen de libertad que desea el honorable Senador por Atacama, para que no lleguemos a la situacion de que nuestro comercio sea dominado por naciones extranjeras, necesitamos fortalecer nuestra marina mercante, necesitamos dar al comercio nacional todas las influencias necesarias para que pueda luchar en condiciones de igualdad con las marinas extranjeras, que serán siempre mas poderosas. Nuestro interes no está en que nuestras costas sean servidas solo por naves inglesas, alemanas o norte americanas; nuestro interes está en que vengan naves de todas nacionalidades, pero en condiciones de no arruinar a la marina mercante chilena, sino que compitan con ella en condiciones de igualdad en el comercio de nuestras costas.

Por lo demas, esta es la política seguida por todas las naciones que se preocupan de su comercio. El comercio de cabotaje se encuentra reservado esclusivamente a la marina mercante nacional en Estados Unidos, Francia, Bélgica, España, Rusia i no se qué otros paises; i el derecho esclusivo del comercio de cabotaje con reciprocidad, es decir, aceptándolo para las naciones que tambien lo otorgan, se encuentra reservado para la marina nacional en la República Arjentina, Japon, Alemania, Austria i en los paises escandinavos. Pero aun

dentro de la reciprocidad, la regla universal es reservar el cabotaje para la marina nacional, i nosotros dentro de esta política que practican todas las naciones del orbe ¿no aceptamos una medida igual para colocarnos en situacion de defender nuestros intereses? Repito que esto seria una falta de prevision que podria traer gravísimos males para el pais.

El gran ejemplo en esta materia lo ha dado Inglaterra. Saben mis honorables colegas que desde hace mas de dos siglos, a mediados del siglo XVII, el Largo Parlamento dictó el acta de navegacion, estando entónces Inglaterra en Europa en condicion inferior a la que Chile tiene respecto de los paises de Sud-América, porque el comercio de los paises de Europa estaba dominado entónces por la marina mercante holandesa. El acta de navegacion no solo reservó el comercio de cabotaje para la marina mercante nacional sino que estableció en favor de la misma un derecho de pesca; estableció además que el comercio de las colonias debia hacerse por naves mercantes inglesas i aun el comercio con los demas paises debia hacerse tambien en naves inglesas o en naves de pabellon de la potencia productora. Es cierto que en el año 1854, si no estoi equivocado, la Inglaterra declaró libre el comercio de cabotaje despues de haberlo reservado durante doscientos años para su marina mercante, pero lo declaró libre cuando ya no necesitaba mantener la reserva, porque el comercio de sus costas estaba dominado en absoluto por las naves inglesas. Aun a pesar de esto la lejislacion inglesa contempla tal número de medidas en favor de su marina mercante que hacen imposible el comercio de cabotaje para naves que lleven otra bandera que la inglesa. Así, por ejemplo, existe la obligacion para las naves extranjeras que se dediquen al comercio de cabotaje, de tomar un empleado de aduanas en el primer puerto ingles que toque, al cual deberán pagarle una gratificacion equivalente a su sueldo fiscal i mantenerlo a bordo con el rango que le corresponde; deben desembarcarlo en el puerto siguiente i embarcar un nuevo empleado i así sucesivamente en todos los puertos que toquen. Están sujetas todavía al pago de derechos de tonelaje, de faros, de rol, de inspeccion sanitaria i no recuerdo qué otros, que hacen absolutamente imposible la competencia de naves extranjeras en puertos ingleses.

La formacion de la marina mercante alemana es el ejemplo mas alto de lo que puede la perseverancia i la ciencia, puestas al servicio de los intereses nacionales, i no necesito

recordarlo porque todos conocen el rápido incremento del comercio alemán en Chile.

En la República Argentina se ha reservado el comercio de cabotaje para la marina nacional, con derecho de reciprocidad. Es de advertir que la República Argentina tiene en esta materia sobre nosotros una condicion privilegiada, primeramente por su cercanía a los grandes centros de produccion i de consumo, en seguida por su enorme esportacion, i todavía por la concentracion de sus puertos, que le da una facilidad extraordinaria para su comercio. No obstante, ha reservado el cabotaje para su marina mercante, i no ha pensado modificar esta situacion a pesar de que está sufriendo la carestía de los fletes en condiciones iguales i talvez peores que nosotros. En efecto, segun datos que he encontrado en alguna parte, los fletes de dos de sus principales artículos de esportacion han subido desmesuradamente. La carne conjelada, cuyo flete valia ántes de la guerra setenta i cuatro chelines por tonelada, tiene que pagar hoy un flete de ciento cuarenta chelines, i los cereales, que pagaban diez chelines por tonelada, pagan hoy ciento veinticuatro chelines. I no es dudoso que si nosotros no hubiéramos tomado la medida salvadora de conceder una prima a las compañías chilenas de navegacion existentes en Punta Arenas, el comercio argentino habria dominado en absoluto todo el comercio del Territorio de Magallanes.

Cito solo las naciones que tienen mas fácil acceso a nuestras costas. Desde hace veinte años el Japon ha iniciado tambien una política protectora de su marina mercante. Sus naves llegan a nuestras costas, donde encuentran una situacion propicia desde el punto de vista comercial i colonial. La compañía de navegacion japonesa que hace este servicio obtiene una subvencion del Gobierno de ese pais, que creo excede de cinco millones de pesos de nuestra moneda.

En cuanto a los Estados Unidos, ya he hablado del cambio radical que se está operando en su política comercial. El Gobierno de ese pais ha comprendido por la esperiencia que da la guerra europea la importancia que tiene una gran marina mercante, que no la habia formado ántes porque esa era su tendencia comercial, i en seguida por la circunstancia de existir allí un conjunto de leyes sociales que hacen casi imposible la formacion de una marina mercante norte-americana, pues cada empleado de buque necesita un número tal de garantías a bordo que hacen que no sea su jente la mas adecuada para ser contratada, i todavía porque las leyes protectoras de los Esta-

dos Unidos exijan que los barcos mercantes fueran construidos en el pais i tuvieran tales i cuales condiciones. Todo esto ha cambiado ahora o va a cambiar porque se ve la necesidad de formar una gran marina mercante, a fin de atraerse el comercio de Sud-América i especialmente el de la costa del Pacífico. I no puede ser de otra manera, porque el istmo de Panamá no se ha abierto solo para el paso de marinas de guerra sino, ademas, con fines de atraccion comercial.

Esta es la política seguida por todos los paises de la tierra en esta materia. En un estudio que se hizo en 1912 por una Comision nombrada por el Gobierno para estudiar el problema de la marina mercante nacional, i que contiene buen número de datos interesantes, se dice lo siguiente:

«Al acudir el Estado en ausilio de su marina mercante, no haria sino seguir la política que emplean al respecto todas las demas naciones.

Segun datos que se han recojido, los gobiernos europeos gastan anualmente al rededor de seis millones de libras en proteger a sus respectivas marinas mercantes. Gran Bretaña dedica a este objeto un millon doscientas mil libras, mas o ménos...»

El señor **Mac Iver**.—Eso no es exacto, si me permite el señor Senador.

El señor **Yáñez**.—No puede decirse que no sea exacto, señor Senador. Es cierto que Inglaterra no protege directamente a su marina mercante, pero ha tomado un conjunto de medidas protectoras con el carácter de subvencion postal, que en realidad significan una prima de consideracion. Tanto da que el dinero se entregue a las compañías por una u otra causa, porque lo que interesa a éstas es recibir ese dinero.

El señor **Mac Iver**.—Esas subvenciones son el pago de un servicio, i de un servicio sumamente costoso.

El señor **Yáñez**.—Bien, acepto que sea en pago del servicio de transporte de correspondencia, pero de todas maneras ese dinero representa una subvencion, porque en todo caso las compañías se verian obligadas a trasportar la correspondencia, puesto que ningun pais de la tierra otorga a los buques mercantes las garantías que necesitan sin que ellos, por su parte, se encarguen de trasportar la correspondencia gratuitamente.

El señor **Mac Iver**.—Entre nosotros hai una lei que obliga a los buques mercantes a trasportar la correspondencia gratuitamente. Pero esa lei no existe en Inglaterra; de manera que el correo inglés, ante la necesidad de

trasportar rápidamente la correspondencia, se ve obligado a pagar su transporte exijiendo que las naves que de ello se encarguen reunan ciertas condiciones determinadas i tengan itinerarios especiales.

El señor **Yáñez**.—De ahí nació la proteccion.

El señor **Mac Iver**.—Repito que no es proteccion; es lisa i llanamente el pago de un servicio.

El señor **Yáñez**.—Por mi parte, me limito a dar el dato que la Comision consigna en su informe, i a decir que, si es subvencion, importa una medida de proteccion.

El señor **Mac Iver**.—I yo a mi vez afirmo que ese dato es inexacto. No nos estemos echando polvo a los ojos.

El señor **Yáñez**.—Sea que se pague a modo de subvencion por el transporte de correspondencia, sea por otra causa, el hecho es que Gran Bretaña dedica a la proteccion de su marina mercante un millon doscientas mil libras esterlinas; Francia, un millon cuatrocientas mil libras; Alemania, seiscientas mil; Japon, un millon; Rusia, trescientas sesenta i cinco mil; Austria, trescientas veinte mil; i cantidades menores Italia, España, Holanda, Suecia, Noruega i Béljica. Doi este dato como lo da la Comision, sin haber tenido oportunidad de comprobarlo, ni habia necesidad tampoco de hacerlo porque el hecho real i efectivo es que en una forma u otra todos los gobiernos tratan de proteger, de estimular su comercio marítimo bajo su bandera, siquiera para seguir el antiguo aforismo de que el comercio sigue a la bandera.

El honorable Senador por Atacama divisaba sin embargo un peligro el del monopolio, el monopolio de la Compañía Sud-Americana de Vapores, que en todo caso seria ménos malo, a mi juicio, que el monopolio de la Compañía Inglesa o de la Compañía Alemana. Hablar de monopolio entre nosotros es tocar la campana de alarma, porque existe en el pais como tradicion, cierta resistencia, cierto horror al monopolio. Creemos ver en él un sistema de estorsion del pais, de influencias políticas ilegítimas, algo parecido al antiguo sistema de los estanqueros. Pero, naturalmente, el honorable Senador por Atacama no ha podido referirse a lo que se llama real i efectivamente un monopolio, porque la esencia de éste es la existencia de un solo productor o de un solo vendedor; i por consiguiente, la idea de un monopolio envuelve la idea de prohibicion, la eliminacion de la concurrencia. Si no hai un solo productor o un solo vendedor, si no hai prohibicion de concurrencia, no hai monopolio, i

por consiguiente, el honorable Senador por Atacama no ha podido referirse a esta idea económica del monopolio. Probablemente Su Señoría se ha referido a otra acepción que pueda darse a esta palabra; pero dentro del proyecto no puede decirse que hai monopolio, porque no hai en él ninguna disposición de favor para una compañía o para un particular.

No se establece en ninguna parte del proyecto que tal o cual compañía tenga el derecho esclusivo de hacer el comercio de cabotaje en las costas del país, o que deberá gozar por sí sola de las primas que se asignan a las naves chilenas. Todas las disposiciones del proyecto tienen carácter jeneral, de que podrán disfrutar todos los que tengan naves chilenas, todos los que negocian en trasportes marítimos, sin que deba tomarse en cuenta otra cosa que su calidad de ciudadanos de la sociedad chilena i de estar las naves registradas en la matrícula chilena.

¿Cómo hablar entónces de monopolio? Esta palabra, repito, tiene otra acepción. Se habla muchas veces de que existe un monopolio natural cuando por la naturaleza misma de las cosas la producción no es posible sino por ciertas personas o en cierta medida. Así, por ejemplo, se dice que en Chile existe el monopolio del salitre, porque en el mundo no hai otras rejiones donde se produzca; se habla del monopolio del bórax porque solo lo vende una compañía. Naturalmente, el honorable Senador no ha podido referirse tampoco a esta clase de monopolio natural.

Puede darse todavía el nombre de monopolio a los sindicatos o coaliciones de los productores para mantener los precios de un artículo i luchar contra la baja, o, si se quiere, para evitar la concurrencia, dominar el mercado i explotar al consumidor. Es posible que el honorable Senador se haya referido a esta especie de monopolio, que en Estados Unidos ha recibido el nombre de *trust*. Pero este es un peligro incierto, i ante un peligro incierto no debemos preferir males próximos e inmediatos. El peligro del predominio de una compañía con el objeto de dominar el mercado i explotar el comercio de fletes no debe llevarnos a no tener ninguna compañía nacional de navegación. Debemos hacer lo que se ha hecho en todos los países del mundo, si llega el caso a que se referia el honorable Senador; deberíamos proceder como en Estados Unidos, donde se ha legislado en contra de los *trust*. El mal debe atacarse cuando se presenta, pero no abstenernos de tener los medios necesarios para asegurar el transporte de nuestras mercaderías i de nuestros productos,

porque hai el peligro de que una compañía nacional venga mas tarde a dominar nuestro mercado i a explotar al consumidor.

Hai, todavía, la influencia del capital en todos los negocios, que es una influencia inevitable, cualquiera que sea el réjimen que se establezca. El capital tiende siempre a dominar; las compañías mas fuertes tendrán la preferencia i el predominio sobre las mas débiles. Si la Compañía Sud-Americana, por ejemplo, tiene mas capital i barcos de mayor capacidad para el comercio, es indudable que tendrá una situación de predominio sobre las otras compañías o particulares que tengan ménos capital o un solo barco para este mismo comercio. Pero, repito, el simple temor de que ese peligro se realice, no es motivo suficiente para abstenernos de proteger a nuestra marina mercante.

El señor Senador por Atacama decia que los proyectos consultan la formación de una gran compañía nacional i que esto era la creación de un nuevo monopolio. Yo digo que los proyectos de la Comisión no hacen sino seguir el camino que se ha adoptado en todas partes del mundo en casos análogos, prestar dinero a bajo interés i dar el crédito necesario a fin de que se organicen compañías que requieran grandes capitales para su formación. ¿Cómo podemos esperar que en la deficiencia de nuestros capitales nacionales se formen compañías con capacidad suficiente para hacer los trasportes a Estados Unidos i a Europa, si el Gobierno no estimula la formación de estas compañías como se ha hecho en otras partes del mundo? Debemos colocarnos en la situación real de las cosas i procurar soluciones positivas i prácticas. A ese propósito obedece esa parte del proyecto i a él obedece tambien la creación de la Caja de Crédito Hipotecario Naval, que vendrá a suplir las deficiencias del capital nacional.

El honorable Senador por Atacama manifestaba tambien que se habia olvidado la idea fácil i sencilla de las tarifas diferenciales para proteger la marina mercante nacional. Cuando se puso en discusión por primera vez en las sesiones extraordinarias este proyecto, tuve el honor de avanzar esta misma idea, i decir que, en mi concepto, teníamos una base segura de protección a la marina mercante nacional estableciendo una diferencia en los derechos aduaneros de esportacion e importacion en favor de las naves mercantes nacionales que hagan el viaje de ida i vuelta, es decir, que saquen productos del país para traer productos al país.

Esta idea fué abandonada por la Comisión,

o, a lo ménos, se prefirió la rebaja de un cinco por ciento del derecho de esportacion de salitre i yodo para formar un fondo comun con qué atender todas las necesidades de la marina mercante nacional. El informe dice, al respecto, lo siguiente:

«La parte considerable del fondo de fomento de la marina mercante será constituida por cinco por ciento del producto anual de los derechos de esportacion del salitre i el yodo, que puede apreciarse en trescientas mil libras esterlinas. Ha preferido la Comision aplicar ese tanto por ciento a la formacion del fondo de fomento i no adoptar la idea de una rebaja en los derechos de esportacion e internacion para las mercaderías del comercio nacional de fletes, tomando en consideracion la necesidad de formar un fondo comun con el objeto de atender a las diversas medidas de proteccion indicadas en el cuerpo de este proyecto i de ajustarse así a la situacion de nuestra marina mercante, que solo ahora va a iniciar una vida de desarrollo i prosperidad.

La disminucion de ese tanto por ciento de las entradas fiscales no habrá de alterar los gastos ordinarios de la nacion, si se entra, como la Comision lo espera, en un camino de órden i economía en la distribucion de los gastos públicos; i, por el contrario, se contribuirá así a dar a las rentas nacionales una aplicacion útil en beneficio de los intereses vinculados al comercio marítimo del país.»

Naturalmente, esto no obsta a que mas adelante, cuando nuestra marina tenga los elementos necesarios, se llegue al sistema de tarifas diferenciales, en vez del fondo comun que la Comision creyó que era mas conveniente formar como medida de proteccion.

El señor **Claro Solar**.—Las tarifas diferenciales traen las represalias.

El señor **Yáñez**.—Iba a decir que las tarifas diferenciales tienen ese defecto, i otras. El primero son las dificultades aduaneras. En el mecanismo interno de las aduanas la rebaja de los derechos de esportacion para cada nave que saque o traiga mercaderías produciría entorpecimientos que no pueden desconocerse. Esta observacion se me hizo en el seno de la Comision por uno de mis honorables colegas, i la encuentro muy razonable.

En seguida, como decia el honorable Senador por Aconcagua, las tarifas diferenciales pueden tener como consecuencia las represalias, porque todos los Gobiernos son muy susceptibles en materia de comercio, i si en un país se toman medidas de proteccion directa en favor de la marina de ese país, se espone a

que sus productos sean gravados en la misma forma en el lugar a donde van.

El señor **Mac Iver**.—Pero, yo no me he espresado del derecho diferencial en forma directa, sino indirecta, como una prima equivalente a un tanto del derecho que paga la nave. Nunca lo he propuesto como una rebaja del derecho aduanero, en razon de las represalias, i esto naturalmente, con el estudio previo del Gobierno i de nuestros diplomáticos.

El señor **Claro Solar**.—Entónces nos vamos acercando, porque esto es ya una prima.

El señor **Yáñez**.—La idea, repito, fué estudiada en la Comision; yo era partidario de ella, pero las observaciones de mis honorables colegas me persuadieron de la conveniencia de abandonarla por ahora. Puede ser que mastarde, una vez que este mecanismo de nuestra marina mercante tenga la fuerza necesaria para luchar en condiciones de igualdad con las marinas extranjeras, se pueda dar a la idea de la tarifa diferencial una forma de proteccion, que no dejará, sin embargo, de estar sujeta a dificultades i represalias.

Hay otra objeccion del señor Senador de Atacama. Ha dicho el honorable Senador que con estos proyectos se crean nuevos organismos en este país azotado ya por la empleomanía.

Estos organismos son: la Direccion de la marina mercante i la Caja de Crédito Hipotecario Naval.

Ya he manifestado que el crédito hipotecario naval existe i ahora vamos a completar nuestra lejislacion en esta materia. Nuestra lejislacion reconoce la hipoteca sobre las naves, pero hasta la fecha no habia dado las reglas de procedimiento ni fijado la manera de hacer la cotizacion de los préstamos.

Ahora se crea un organismo análogo, en cierto sentido, a la Caja de Crédito Hipotecario, con el objeto de facilitar el crédito en una materia de tanto interes nacional.

En cuanto a la Direccion de la marina mercante, es una consecuencia obligada de las medidas de proteccion que se consultan en el proyecto, porque el Senado comprende que, si el Estado va a establecer un derecho de cabotaje, si va a dar premios a la navegacion i construccion de naves, evidentemente necesita tener una oficina de vijilancia de estos servicios, necesita centralizar la direccion, i al mismo tiempo, tomar un conjunto de medidas de proteccion en nuestros puertos, con el objeto de facilitar el desarrollo de la marina mercante i de que los sacrificios que haga no sean estériles.

Esto lo ha tomado la Comision en la forma mas moderada posible, tratando de llenar este

organismo con los oficiales de la Armada que, por razon de las leyes de retiro últimamente dictadas, cesan en el desempeño de sus funciones. De modo que no va a representar para el Estado sino una pequeña gratificación, en cambio, se va a dar a oficiales distinguidos i competentes el medio de seguir sirviendo al país.

No hai, en consecuencia, materia de objecion en los puntos que ha tocado el honorable Senador por Atacama. Creo que un estudio desapasionado i atento de los proyectos, haria rectificar muchas de las apreciaciones que Su Señoría ha hecho.

Pero, en mi concepto, la Comision no ha terminado su labor, i lo que ha hecho seria insuficiente, si no favoreciéramos la navegacion fluvial, a fin de habilitar las vias naturales del sur del país, i, todavia, si no se tomaran algunas medidas respecto a las tarifas de los Ferrocarriles, especialmente tratándose de las mercaderías que van destinadas a embarcarse, porque es un complemento normal de proteccion a la marina el procurar que las mercaderías no lleguen a la costa en condiciones gravosas. Todavía, en un porvenir mas lejano, hai que preocuparse de la construccion de puertos, a fin de abaratar los gastos de embarque i desembarque, que entre nosotros pesan sobre el comercio en condiciones superiores, quizas, a lo que el honorable Senador puede imaginarse.

Todo esto corresponde a otro orden de necesidades en cuyos detalles no quiero entrar por ahora a fin de no alargar el debate.

El honorable Senador por Atacama nos decía que en esta materia él temeria a lo ménos que fuera la influencia del comercio de Valparaíso, la influencia de las propias compañías beneficiadas i de sus accionistas, la que nos hiciera creer que el interes del país estaba en proteger a las naves que llevan la bandera nacional, i nos criticaba cierta tendencia a tratar de abastecernos nosotros mismos.

Creo que Su Señoría no ha dado a esta última idea el alcance que realmente tiene, dentro del concepto económico. La idea de abastecerse a sí mismo no es el aislamiento, no es colocarse en la situacion de las tribus salvajes del interior del Africa. El aislamiento de que hablabla el honorable Senador no existe ya en el mundo, porque las mismas tribus del Africa

a que Su Señoría se referia, sienten la influencia de la civilizacion por las expediciones que llegan a apoderarse de sus territorios. Aun aquel Dalay Lama, que se creia separado del resto del mundo como una divinidad en las inaccesibles mesetas del Tibet, sintió llegar la civilizacion inglesa en condiciones que le aconsejaron abandonar su capital.

El aislamiento ya no existe; ha desaparecido a influencias de la expansion comercial. Lo que existe es la necesidad de vivir, la necesidad que los pueblos tienen de defenderse, la necesidad de combatir contra las tendencias de penetracion de las demas potencias para apoderarse del comercio de los países débiles i convertirlos en países de explotacion, que no tienen otro rol que enriquecer a las naciones mas poderosas.

I entre nosotros, señor Presidente, lo que necesitamos combatir es ante todo esta tendencia en contra de todo lo que es chileno, para aceptar solo lo extranjero. Yo no me opongo a que se proteja el comercio extranjero; pero debemos principiar por nuestra casa; lo primero es proteger a nuestros nacionales, a nuestro territorio, no solo desde el punto de vista internacional, sino del punto de vista económico. Esta necesidad de formarnos, de ser una nacion fuerte i próspera, se encuentra entre nosotros combatida por esa especie de anti-chilenismo que existe aquí i que nos convierte en enemigos de nosotros mismos. Jamas sentimos orgullo por lo que es chileno. La propia Compañía Sud-Americana de Vapores, que representa un esfuerzo digno de aplauso hecho por el capital chileno, cuyos dueños o administradores solo he conocido con motivo de haber sido llamados a la Comision, es mirada como un enemigo del país i los que pensamos en sentido contrario somos presentados como sujetos a la influencia de sus intereses. Toda sociedad, toda persona que establece una industria, que trabaja i se esfuerza para hacer prosperar i enriquecer al país, se convierte rápidamente en un enemigo público, i esta tendencia es la que produce en gran parte el debilitamiento del país, no las ideas de proteccion que ha combatido el honorable Senador por Atacama.

El señor **Charme** (Presidente).— Habiendo llegado la hora, se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.