

Sesion 15.^a ordinaria en 10 de julio de 1916

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CHARME

Sumario

Se acuerda pasar a Comision un oficio de la Cámara de Diputados en que invita al Senado para el nombramiento de una Comision Mista que estudie la reforma de la lei del Registro Civil.—Se aprueba un proyecto de acuerdo que sanciona el contrato celebrado por la Municipalidad de Parral para el alumbrado eléctrico de la ciudad.—El señor Alessandri don José Pedro, hace observaciones sobre el nombramiento de tasadores para la contribucion de haberes.—El señor Tocornal hace algunas observaciones acerca de los servicios públicos sanitarios.—Continúa la discusion del proyecto sobre 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:

Alessandri Arturo	Mac Iver Enrique
Alessandri José Pedro	Montenegro Pedro N.
Bascuñan S. M. Ascanio	Ochagavía Silvestre
Bruna Augusto	Ovalle Abraham
Claro Solar Luis	Salinas Manuel
Correa Ovalle Pedro	Tocornal Ismael
Echenique Joaquin	Urrutia Miguel
Escobar Alfredo	Urrejola Gonzalo
Figueroa Joaquin	Valdes Valdes Ismael
García de la H. Pedro	Walker M. Joaquin
Gatica Abraham	Yáñez Eliodoro
Letelier Silva Pedro	

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

Tramitacion

El señor **Mac-Iver**.—Seria conveniente enviar a Comision el oficio de la Cámara de Diputados de que acaba de darse cuenta, para el nombramiento de una Comision Mista que estudie la reforma de la lei del Registro Civil.

El señor **Charme** (Presidente).—El oficio de la Cámara de Diputados es simplemente una invitacion que hace al Senado para el nombramiento de esa Comision.

El señor **Mac-Iver**.—En otras ocasiones se han enviado a esta Cámara invitaciones análogas para formar comisiones mistas i han sido enviadas a Comision. En el caso presente, hai mayor razon aun para adoptar este procedimiento, porque esta simple invitacion puede dar orijen a un largo debate en el Senado, que no veo que habria conveniencia en producir.

El señor **Charme** (Presidente).—Si no hai inconveniente, se pasará a la Comision respectiva la invitacion en referencia.

Acordado.

Alumbrado eléctrico de Parral

Leido el respectivo informe de Comision, se puso en discusion jeneral i particular a la vez el siguiente proyecto de acuerdo:

«Artículo único.—El Senado, en uso de la facultad que le confiere el inciso 4.º del artículo 56 (55) de la lei de municipalidades, aprueba el contrato celebrado por la Municipalidad de Parral, con los señores Rivera, Jones i Compañía, sobre provision de alumbrado eléctrico para la espresada ciudad.»

El señor **Charme** (Presidente).—Si no hai oposicion, daré por aprobado este proyecto.

Aprobado.

Tabla de fácil despacho

El señor **Charme** (Presidente).—Propongo a la Honorable Cámara, para tratar ántes de los incidentes, en la próxima sesion i siguientes, si fuese necesario, los proyectos a que va a dar lectura el señor Secretario.

El señor **Secretario**.—Son los siguientes:

Solicitud del Club Comercial de Chillan sobre permiso para conservar un bien raiz;

Solicitud de la Municipalidad de Chillan en que somete a la aprobacion del Senado un contrato sobre arriendo i mejoras en el Teatro Municipal de dicha ciudad;

Solicitud de la Municipalidad de Punta Arenas (Junta de Alcaldes) sobre autorizacion para contratar un empréstito;

Mensaje destinado a establecer que la recaudacion de los impuestos de haberes muebles e inmuebles i de patentes profesionales e industriales correspondientes a la Municipalidad de Valparaiso, se practicará directamente por esta corporacion; i

Proyecto de lei de la Cámara de Diputados sobre prórroga de la autorizacion concedida a la Municipalidad de la Serena para la contratacion de un empréstito.

El señor **Charme** (Presidente).— Si no hubiere inconveniente, quedaria acordada esta tabla de primera hora.

Acordada.

Tambien hai una presentacion en la cual se solicita que se desarchive una solicitud.

Si no hai inconveniente, quedará acordado desarchivar dicha solicitud.

Acordado.

Tasadores para la contribucion de haberes

El señor **Alessandri** (don José Pedro).— En la sesion del 6 de junio pedí se oficiara al señor Ministro de Hacienda con el fin de que enviara al Senado una serie de antecedentes relacionados con los peritos que deben hacer las tasaciones en conformidad a la nueva lei de contribucion de haberes.

Hace veinte dias, o mas precisamente, el 17 del mes pasado, el señor Ministro remitió un oficio al Honorable Senado manifestando lo siguiente.

«Santiago, 27 de junio de 1916.—Adjuntos tengo el honor de remitir a V. E. los datos que hasta ahora ha podido obtener este Ministerio en conformidad a la peticion formulada por el honorable Senador por Aconcagua, don José Pedro Alessandri, i transmitida por V. E. en oficio número 8, de 7 del actual.

A este respecto debo hacer presente a V. E. que con fecha de hoi el Departamento de mi cargo ordena al Director Jeneral de Impuestos Internos que continúe recojiendo todas aquellas informaciones que tiendan a completar los datos solicitados por V. E.

Dios guarde a V. E.—*Armando Quezada A.*»

Si no estuviera la firma del señor Ministro al pié de este documento, yo habria creido que se trataba de un oficio apócrifo, o de una broma, porque no me esplico que habiéndose pedido datos en forma taxativa, diga el propio señor Ministro que ha encargado a una oficina recojer los antecedentes de las personas nombradas por él. Esa oficina ha contestado que, no teniendo intervencion alguna en el asunto, como se puede ver en la lei, no tiene ningun antecedente que suministrar. Entónces el señor Ministro ha dicho: ya que ustedes no tienen antecedentes sobre la cuestion, i como yo no sé qué antecedentes ha habido para nombrar a estos empleados, van ustedes mismos a hacer la investigacion del caso, para poder remitir al Senado los datos que ha solicitado el Senador por Aconcagua.

Este asunto lleva mas de un mes, a pesar de que hice presente que tenia urgencia en disponer de los datos i poder así hacer algunas observaciones en la Cámara.

Abrijo la esperanza de que mas de uno de estos nombramientos mal hechos sea modificado, porque hai entre los empleados favorecidos personas que no pueden desempeñar su cometido; i cuando se trata de la aplicacion de una lei de impuestos, no es posible que venga a colocarse a las propiedades de toda la República en manos de personas que no merecen ninguna confianza.

Esto me mueve a formular indicacion para que se oficie al señor Ministro de Hacienda, manifestándole la estraneza con que el que habla ha visto la forma en que se han remitido los antecedentes que se permitió solicitar, i la necesidad imperiosa de que cuanto ántes se remitan esos antecedentes al Senado en debida forma, tal como corresponde a la respetabilidad de la corporacion a que tengo el honor de pertenecer.

El Gobierno se ha limitado a remitir una nómina de las ciento catorce personas nombradas para que sirvan el cargo de tasadores en los distintos departamentos de la República, i todavia—admírese el Senado—sin hacer en ella siquiera las correcciones correspondientes a los cambios que con posterioridad el mismo Gobierno ha hecho en la lista

de nombramientos que ha remitido al Senado, en la cual aparecen como tasadores por lo ménos veinte personas que no invisten ya ese carácter.

No quiero entrar por el momento al fondo de la cuestion, esperando que el señor Ministro se servirá enviar al Senado los antecedentes que he solicitado, a la brevedad posible, a fin de poder formular las observaciones que deseo hacer ántes que estas personas hayan comenzado a ejercer las funciones de su cargo.

Por mi parte doi a este asunto mucha importancia i estoy cierto de que el Senado convendrá conmigo en que la tiene, cuando espresé las razones que me han movido a llamar su atencion sobre este asunto.

Ruego, pues, a la Mesa que se sirva reiterar el oficio enviado al señor Ministro de Hacienda pidiéndole los antecedentes completos respecto de las personas nombradas para desempeñar los cargos de tasadores, espresando si son titulados o nó i todos los demas datos concretos que sean del caso. El Gobierno está en el deber de conocer todos esos datos, porque no se concibe que un Ministro haya podido nombrar a estos empleados sin conocer esos antecedentes, sin saber si desempeñan o nó otro empleo público i todos los demas datos que he pedido.

Medidas sanitarias

El señor **Tocornal**.—Voi a ocupar por breves instantes la atencion del Senado sobre un asunto que considero grave i de gran interes público: me refiero a las medidas que debe el Gobierno tomar para evitar la propagacion de las enfermedades infecciosas.

La Asistencia Pública de Santiago tiene una mision mui vasta. Se ocupa en primer lugar en atender a las personas que sufren accidentes en la via pública; presta tambien servicios médicos a domicilio, sobre todo a horas avanzadas de la noche, i atiende ademas a las personas que son víctimas de accidentes o de enfermedades en la calle pública i que quedan en situacion de ir por sí mismas al establecimiento sin necesidad de solicitar los servicios de sus ambulancias; atiende tambien a los enfermos o heridos que solicitan atencion médica inmediata o que deben ser hospitalizados. Para este efecto la Asistencia Pública tiene siempre una nómina exacta del número de camas desocupadas que hai en los diversos hospitales, a fin de avisar a los interesados a qué hospital pueden acudir.

Pero sucede que acuden tambien al esta-

blecimiento algunas personas atacadas de enfermedades infecciosas, en busca de ausilios médicos, i uno de estos casos, ocurrido anteaer, es el que me obliga a llamar la atencion del Gobierno sobre esta materia.

Encontrándome el sábado último en la Asistencia Pública con el objeto de estudiar un asunto relacionado con el servicio, el jefe de ella me dió cuenta de que una media hora ántes se habia presentado al establecimiento una mujer con un niño atacado de difteria i en estado sumamente grave, tanto que el médico calculó que seguramente moriria dentro de doce, o a lo sumo dentro de veinticuatro horas, como efectivamente sucedió. Se le prestaron allí los servicios que la ciencia médica aconseja, poniéndosele la inyeccion del caso i se advirtió a la madre la necesidad imperiosa en que se encontraba de llevar al niño a un hospital porque posiblemente, dada la gravedad del caso, habria necesidad de una segunda i aun de una tercera inyeccion. La madre, que era posiblemente analfabeta, se irritó profundamente ante las recomendaciones que se le hacian i contestó al médico que de ninguna manera llevaria al niño al hospital, i tomándolo bruscamente se lo llevó consigo. Se consiguió que la mujer diera su domicilio en forma bastante aproximada, i si malno recuerdo, vive en la Avenida de Pedro de Valdivia esquina de la Avenida de Ñuñoa.

Me permití insinuar entónces al médico del establecimiento la conveniencia de que la Asistencia Pública salvara su responsabilidad ya que no podía obligar a la madre a hospitalizar al niño. La Asistencia Pública comunicó el hecho por teléfono al señor Intendente de Santiago, quien a su vez lo trasmitió al alcalde de Ñuñoa, i por lo que se me dijo despues, se tomaron todas las medidas que el caso requeria.

Yo no sé qué medidas se tomaron. Pero, lo primero que la gravedad del caso sujere hacer es el aislamiento del niño, i creo que dentro de nuestras prescripciones legales, aunque no existe todavía Código Sanitario, la autoridad está facultada para hacerlo. En seguida, se impone, como necesidad imperiosa, no solo la desinfeccion de la pieza en que habita el enfermo, sino tambien la de las piezas contiguas, ya que se trata de un conventillo, es decir, de un local donde la enfermedad puede propagarse fácilmente i hacer estragos enormes. El señor Intendente, en carta que acabo de recibir, me dice que el alcalde tomó las medidas del caso, que como he dicho, no sé cuáles sean.

El objeto que he perseguido al usar de la

palabra sobre esta cuestion es llamar la atencion del señor Ministro del Interior hácia la conveniencia que habria en que Su Señoría diera instrucciones a las autoridades respecto de lo que deben hacer en casos análogos, porque así como ahora se ha presentado un caso de difteria, mañana puede presentarse otro mas grave, de tífus, de viruela, de escarlatina, en jeneral, de enfermedades infecciosas que pueden haber prendido en un lugar, i en que el abandono o falta de dilijencia pueden permitir la formacion de un foco de infeccion para una poblacion entera.

En otros paises este asunto está perfectamente resuelto. Desgraciadamente, las leyes que rijen aquí dan a la autoridad una accion limitada. En Alemania hai la obligacion del denunciado; si en una casa hai una enfermedad contagiosa, el dueño de ella tiene que denunciar el caso, so pena de un fuerte castigo. Como consecuencia de ese denunciado vienen el aislamiento i la desinfeccion, tomando la autoridad todas las medidas conducentes para evitar el contagio.

Creo que dentro de nuestras prescripciones legales, algo puede hacer la autoridad en este sentido. Si el señor Ministro del Interior toma interes en este asunto, mayor razon habrá para esperar que se tomen medidas para remediar el mal.

El señor **Tocornal** (Ministro de Relaciones Exteriores).—Trasmitiré gustoso a mi honorable colega del Interior las observaciones que acaba de hacer el señor Senador.

El señor **Tocornal**.—Agradezco su deferencia al señor Ministro.

El señor **Yáñez**.—Se encuentra pendiente de la consideracion del Senado, i aun en tabla, el proyecto del Código Sanitario, en el cual se contemplan numerosas medidas para precaver situaciones como la que ha indicado el honorable Senador por Ñuble. Este proyecto está todavía en Comision, i una de las dificultades con que se ha tropezado para su despacho es la necesidad de ajustar los gastos que él orijina con las exigencias de la hacienda pública.

Uno de los miembros de la Comision que elaboró el proyecto en la Cámara de Diputados, se encuentra actualmente empeñado en hacer un estudio sobre este particular, con el objeto de reducir los gastos, tomando en cuenta las diversas partidas del presupuesto que se invierten en servicios de saneamiento.

Una vez terminado este trabajo habré de rogar al Presidente de la Comision, que es el señor Walker Martínez, cite a la Comision

con el objeto de que este proyecto esté informado cuando le llegue su lugar en la tabla.

El señor **Charme** (Presidente).—Terminados los incidentes.

Si no hai oposicion, se enviará el oficio solicitado por el honorable Senador de Aconcagua.

Acordado.

Contribucion de tonelaje

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

Estaba con la palabra el honorable Senador de Valdivia, señor Yáñez, i puede continuar usando de ella Su Señoría.

El señor **Yáñez**.—En la sesion anterior procuré esponer al Senado cuáles son los aspectos fundamentales i, en mi concepto, previos para la apreciacion del problema en estudio. Ellos consisten, en primer lugar, en la necesidad de vida que existe, no diré en la proteccion, sino en la formacion de la marina mercante nacional a que considero vinculados el desarrollo i la seguridad del pais; i, en segundo lugar, en que el comercio marítimo se encuentra restringido en un treinta i siete por ciento de su material a flote i talvez en un cuarenta por ciento, si se toma en cuenta únicamente la navegacion a vapor, i ademas profundamente perturbado por causa de la guerra europea.

Esto manifiesta que el problema de los fletes es un problema complejo, que está subordinado a causas jenerales que influyen en el mundo entero, i es mui difícil que pueda ser afectado por estas modestas medidas que se van a tomar en Chile, i que no tendrán influencia ninguna sobre las compañías internacionales.

Esto mismo manifiesta otro punto de vista, que quiero descartar desde luego, cual es la dificultad de establecer en los preceptos legales la reglamentacion de las tarifas, indicada por el honorable Senador por O'Higgins en una de las sesiones pasadas.

Esta materia fué tratada en la Comision informante. Habia opiniones favorables en este sentido; pero, se vió cuán peligroso era establecer en la lei reglas fijas en una materia que no está subordinada a la accion misma de las leyes, ni siquiera a la influencia de nuestro comercio marítimo. Por consiguiente, una disposicion de esta clase, en vez de favorecer el comercio del pais, podria traer perturbaciones graves. Seria necesario un acuerdo mun-

dial que estableciera cierta pauta para la regulacion de las tarifas, i en un acuerdo de esta naturaleza seria indispensable que entrara la Inglaterra, que es dueña de casi la mitad del material a flote. No obstante, yo creo que en la discusion particular puede tomarse en consideracion esta idea, relacionándola con la de las primas. Como la Comision no ha informado sobre este punto, será la ilustracion de mis honorables colegas la que venga a solucionar la materia.

Pero, el hecho principal sobre el cual iasistia al terminar la sesion pasada era la profunda perturbacion que actualmente sufre el comercio marítimo. Es de preguntarse entónces qué influencia tiene esto en Chile, i cómo han obrado las causas de perturbacion en el desarrollo de nuestro comercio.

Lo primero que cabe preguntar es cómo se hacia ántes de la guerra nuestro comercio marítimo. El comercio meramente de cabotaje o interno, se hacia en parte por naves mercantes nacionales i en parte por naves mercantes extranjeras. El comercio interoceánico se hacia casi esclusivamente por naves extranjeras, salvo los viajes de la Compañía Sud Americana hasta Colon, que hacian tambien comercio internacional costanero.

Pues bien, vino la guerra i la primera consecuencia fué la supresion de la flota alemana i la requisicion hecha a la Compañía Inglesa de sus mejores naves para las necesidades militares.

Estas dos causas produjeron un cambio completo en la situacion que existia ántes de la guerra, i de esto se deduce una de las razones mas fundamentales para apreciar la utilidad i la oportunidad del proyecto en debate.

No puede dudarse de que, si estas leyes se hubieran dictado ántes, si hubiéramos tenido una marina mercante, el pais no habria sufrido las consecuencias de la supresion de la flota alemana i de la requisicion de las naves de la Compañía Inglesa; el comercio habria continuado en su normalidad i los efectos de la guerra europea se habrian hecho sentir en una escala menor de aquella en que el pais los ha sufrido. Yo digo, entónces; si en esa forma se hacia nuestro comercio marítimo i si las consecuencias que sufrimos hoi se deben a la falta de una marina nacional, miéntas mas pronto formemos esa marina, mas a cubierto nos pondremos contra lo que hoi pasa en el pais.

Pero, esta influencia de la guerra europea, que ha traído la restriccion en el número de las naves ¿va a ser de tal manera permanente que venga a agravarse con la promulgacion

de la lei en estudio? Yo creo que nó. ¿Cuánto va a durar la perturbacion? Probablemente no durará lo que las causas que la producen, porque a la restriccion en el número de naves el pais ha contestado haciendo un gran esfuerzo para suplir la falta de las naves alemanas e inglesas; hemos visto que se han reparado buques viejos; se han comprado otros i nuestros astilleros se han puesto al trabajo de remediar el encarecimiento de los fletes por falta de naves. Esto es tan interesante que puede decirse que en Chile la situacion se ha modificado ya en términos que es mas probable que se produzca un descenso en el precio de los fletes ántes que haya una mayor alza.

Pero, yo digo: las perturbaciones producidas por la guerra no durarán mas que la guerra misma, es decir, que las causas que las producen. Terminada la guerra, las naves internadas o requisadas volverán al comercio, i todos los astilleros del mundo, libres ya de los entorpecimientos actuales, se esforzarán por reponer el número de naves destruidas, lo que se conseguirá al cabo de mas o ménos tiempo, de tal manera que podrá venir una crisis contraria, es decir, una baja en los fletes, que liegue a ser perjudicial para los capitalistas que han invertido dinero en material a flote.

Podria argüirse en contra de esto diciendo que la lei no debe promulgarse en la situacion actual. Pero, el proyecto consulta ese punto i establece en su artículo 10 que ella rejirá dentro de los seis meses siguientes a la terminacion de la guerra, es decir, en un tiempo que se calcula suficiente para que se produzca la normalidad i seguridad del comercio.

Pero voi mas allá i digo que el proyecto, aun aplicado en la hora actual, no influiria sino en condiciones mui mediocres en el costo de los fletes.

Tengo a la mano algunos datos suministrados por la Liga Marítima de Valparaíso que a mis instancias ha hecho estudios sobre el particular, i en ellos se puede ver, en primer lugar, el alza que ha habido en los fletes, i en seguida, la influencia que esto podria tener con motivo del impuesto del tonelaje.

Entre Valparaíso i Liverpool el costo del flete era en 1913 de veinticinco chelines por tonelada; en 1914 subió a treinta i cuarenta, en 1915 a sesenta i cien chelines, i en 1916 a ciento veinte i ciento cincuenta chelines. De modo que ha tenido una alza de seis veces el precio del último año normal.

En Europa, el aumento de los fletes ha sido mayor; puede asegurarse que ha subido diez veces mas de lo que era ántes de la guerra.

El flete de cabotaje era en 1913, mas o mé-

nos de dieciseis pesos la tonelada, entre Valparaíso e Iquique; en 1914 subió a veinte pesos, i siguió aumentando para llegar en 1915 a treinta pesos i en 1916 a cincuenta pesos la tonelada. De manera que ha subido a tres veces lo que era en la época anterior a la guerra.

Hai algunos detalles que manifiestan la importancia de esta alza de los fletes. Por ejemplo, los animales para el comercio de las provincias del norte, que el año 13 i aun el 14 tenían un flete de treinta pesos moneda corriente cada uno, el año 15 subieron a cuarenta pesos i el año 1916 a setenta pesos. El pasto, cuyo flete era de dos pesos el año 13, se mantuvo mas o ménos el año 14, i llegó a tres pesos cincuenta centavos en 1915, i a siete pesos en 1916.

Puede decirse, por consiguiente, que la gran alza de los fletes ha sido desde mediados de 1915 i ha coincidido con la guerra submarina.

Al principio subieron los fletes en alza normal, a causa de las perturbaciones del comercio en el mundo entero; pero ha sido la guerra submarina el motivo principal de la situación creada en Europa, unida a las demás causas que enumeré en la sesión pasada.

Ahora bien, este impuesto de dos pesos oro de dieciocho peniques por tonelada, ¿qué influencia podrá tener en el encarecimiento de los fletes que se regulan por el comercio internacional?

Tengo también aquí datos suministrados por la Liga Marítima de Valparaíso, i que, como los anteriores, han sido tomados según creo en las oficinas de aduanas. Un vapor como el *Aysen*, construido en 1906, que tiene dos mil trescientas toneladas de carga i dos mil doscientas ochenta i ocho de registro, es decir, que va a pagar la contribución mas alta, porque la diferencia entre tonelada de registro i de carga es casi insignificante; este vapor tendrá que pagar cuatro mil quinientos pesos oro de dieciocho peniques al año por sus viajes entre Valparaíso i Panamá, para trasportar cuarenta i un mil novecientas toneladas, i suponiendo que no exista renovación de carga en el camino, tendrá un costo de diez centavos por tonelada en la navegación costanera desde Valparaíso hasta Panamá i Colon. Un vapor como el *Flora*, construido en 1908, de gran diferencia entre el tonelaje de carga i de registro, vendrá a pagar dos mil trescientos pesos oro para trasportar en el año sesenta i cuatro mil cuatrocientas toneladas de carga, o sea, tendría un costo de tres centavos por tonelada en un viaje de Valparaíso al norte.

Igual promedio resulta para los demás vapores en la navegación de Valparaíso al norte, en que el impuesto no grava a las mercaderías en mas de tres centavos por tonelada. Hai aumento en las líneas lejanas, pero éstas tienen, jeneralmente, carga de ida i vuelta.

Comprenderá el Senado la mínima influencia que puede tener este pequeño impuesto en el alza de los fletes. Si es verdad que en líneas lejanas se nota mas este aumento, que llega a tres veces mayor cantidad, este gravamen está, en cambio, compensado no solo con el flete de ida i vuelta, sino con los derechos de primas de que gozará nuestra marina mercante nacional.

Puedo asegurar que este pequeño impuesto no tendrá influencia alguna en los fletes, pues aunque fuera mas allá de la suma indicada, estaría ampliamente compensado con las primas que se ofrecen a las compañías chilenas i que suben a sumas mucho mayores; pero, repito que esta lei, además, no va a tener influencia inmediata en la situación anormal por que atravesamos, pues, como se establece en ella, no se aplicará sino seis meses después de terminada la guerra europea, empezará a rejir cuando tanto las naves requisadas por Inglaterra como las internadas del Imperio alemán hayan iniciado nuevamente su comercio.

Entretanto, habremos dado un gran paso preparando nuestra situación para entonces, garantizando a los capitalistas la inversión de los capitales en empresas navieras i estimulando el esfuerzo nacional para la lucha del comercio que vendrá después de la guerra en condiciones aun mas duras que las anteriores.

El señor Senador por Atacama creía que la actual lei podía producir restricción en el número de naves que hicieran nuestro comercio de cabotaje, pues algunas de ellas se abstendrían de este comercio por no pagar la contribución correspondiente.

Pero el señor Senador no dió dato alguno, fué una simple apreciación, mejor dicho, un temor de Su Señoría.

El señor **Mac Iver**.—Los datos a que se refiere el señor Senador los dió Su Señoría en la sesión anterior.

El señor **Yáñez**.—Pero yo me refería en la última sesión a la situación mundial del comercio marítimo i a la que se produciría en el caso de que esta lei fuera aplicada durante la actual crisis, entre tanto que esta lei está encaminada a producir sus efectos seis meses después de terminada la actual guerra, una vez que el tráfico ordinario se haya restablecido.

Para suponer que las naves se abstengan

de hacer el comercio de cabotaje es necesario fundarse en una base económica, o sea, en el hecho de que el comercio sea mal negocio i la contribucion mui fuerte.

Poniéndome en el caso de que el comercio sea bueno i la contribucion mui fuerte—que no lo es—i que las empresas marítimas vieran que las pingües utilidades les eran sustraídas en su casi totalidad por el impuesto, siempre continuarían en su comercio i tomarían medidas para hacer el cabotaje radicándose en Chile como compañías chilenas u organizando compañías filiales para gozar de las primas con que se favorece al comercio nacional. Pero yo creo que el negocio es bueno i que el gravámen que se impone es insignificante.

Para demostrar la importancia del negocio es necesario conocer el movimiento del comercio interior, dato que no me he podido proporcionar con exactitud. Para obtener este dato hai dos bases: el movimiento del tonelaje comercial en el país, o sea, tomar la suma de los embarques i desembarques i deducir el monto del comercio internacional, o aceptar sencillamente la estadística aduanera, que es talvez lo mas seguro.

En 1913, que podemos considerar un año normal, el comercio de esportacion internacional ascendió a mas de tres millones de toneladas i el comercio de internacion alcanzó a dos millones trescientas setenta i tantas mil toneladas, o sea, en todo cinco millones trescientas ochenta i cinco mil toneladas. En 1914, este movimiento comercial bajó a un total de cuatro i medio millones de toneladas. Considerando ahora el movimiento de carga i descarga, vemos que en 1913, o sea siempre en un año normal, alcanzó a ocho millones de toneladas, i descontados los cinco millones de toneladas que corresponden al comercio internacional, tendríamos tres millones de toneladas para el comercio de cabotaje de nuestras costas.

Este dato no me parece concluyente, pues no sé si en él va incluido el movimiento de embarque en un puerto i desembarque en otro de las mismas mercaderías, pero en todo caso, si así fuera, tendríamos para el comercio de cabotaje un millon seiscientas mil toneladas.

Considerado el cabotaje en tres millones de toneladas, sobre la base de veinte pesos por tonelada, que es un término medio prudente, el monto de los fletes en la costa ascendería a sesenta millones de pesos. Ahora, si tomamos por base la mitad, tendríamos un movi-

miento de valores por treinta millones de pesos.

Hai, pues, una suma de valores no inferior a treinta millones de pesos anuales, que o lo toma el capital chileno o se lo lleva el capital extranjero. La Cámara dirá en este dilema qué es lo que conviene al interes nacional.

¿Cuál es el número de naves que se necesitan para hacer este comercio, es decir, para mover en la costa esta masa de mercadería?

No lo sé; pero, posiblemente, podrá decirlo alguno de mis honorables colegas, mas preparado que el que habla, en estas materias. Es probable que aumentando en un treinta por ciento o en un cuarenta por ciento nuestras naves nacionales, se obtenga el resultado de que esa enorme suma que significa el flete de cabotaje quede en Chile, i no dudo que el capital nacional satisfará esta necesidad si cuenta con las garantías de las leyes en proyecto. Además, para no asustarse ante la idea de que este proyecto va a producir perturbaciones graves en el comercio, es bueno no olvidar que esta contribucion va a pesar solo sobre las naves que hagan el comercio de cabotaje i que, por consiguiente, quedan libres de ella aquellas naves que vienen del extranjero trayendo o llevando mercaderías de diversos puertos, sin hacer comercio interno. Este proyecto se refiere únicamente a las naves que toman mercaderías en puertos chilenos para llevarlas a puertos chilenos. Por consiguiente, ni nuestro comercio internacional, ni nuestro comercio del salitre será afectado por este proyecto en forma sensible.

Debo repetir todavía una observacion que es fundamental: este impuesto se establece sobre la base de una lei de primas i, en consecuencia, la marina mercante nacional, léjos de recibir un gravámen con el establecimiento de esta contribucion, va a tener una remuneracion que pagará el Estado con el objeto de fomentar la formacion de la marina mercante en el país.

I en todo caso, aun suponiendo que este impuesto afectara al comercio internacional i que el impuesto se aplicara recargado, como decia el honorable Senador por Atacama, ¿acaso esto no tendria compensacion? Cuando tratamos de formar una marina mercante nacional, estamos tratando precisamente de formar una marina internacional. El interes del país no está solo en mantener el comercio de cabotaje, es decir, de mantener bajo nuestra bandera el comercio de la costa del Pacifico; está precisamente en la esportacion de nuestros productos al extranjero en naves chilenas, dejando, por consiguiente, la utilidad

del flete marítimo en el país. No importa que las mercaderías sufran un pequeño recargo transitorio con tal de obtener la nacionalización de los fletes marítimos, a fin de que queden en el país las utilidades que ellos producen.

Considero que este punto es de bastante importancia; para que así lo comprenda el Senado, voy a dar algunos datos sobre comercio marítimo internacional.

Ya he manifestado que en el año 1913, que es el que debemos considerar como base para apreciar la normalidad en nuestro comercio, el comercio internacional ascendió a cinco millones de toneladas. Pues bien, calculando un flete medio de veinticinco chelines por tonelada, ese comercio representa un gasto anual de seis millones doscientas cincuenta mil libras, o sea de ciento sesenta i cinco millones de pesos de nuestra moneda. Esta es la suma que el país paga al comercio extranjero, porque, esceptuando la navegación hasta Colon, todo nuestro comercio internacional se hace en naves extranjeras. Como comprende el Senado, este pesado tributo influye desfavorablemente en nuestro cambio, pesa sobre nuestra riqueza i representa, por consiguiente, una dolorosa contribucion pagada por el débil al fuerte, por una nacion pobre a las naciones ricas, i es indudable que todo lo que se haga para que nuestro país no pague este pesado tributo al extranjero, será una medida preventiva i de gran influencia en el movimiento económico del país.

El señor **Charme** (Presidente).—Si Su Señoría va a dar mayor desarrollo a sus observaciones, podría quedar con la palabra para la sesion próxima.

El señor **Yáñez**.—Por mi parte, desearia dar término a mis observaciones en la segunda hora.

El señor **Charme** (Presidente).—A segunda hora el Senado debe constituirse en sesion secreta.

El señor **Yáñez**.—Pero he oido decir que el informe de Comision sobre la materia que se está tratando no ha sido presentado aun, i ademias el honorable señor Aldunate que quedó encargado de redactar ese informe, se encuentra ausente de Santiago.

El señor **Charme** (Presidente).—Si no hubiera inconveniente, quedaria acordado postergar para mañana la sesion secreta que debia celebrarse hoi.

El señor **Tocornal** (Ministro de Relaciones Exteriores).—Yo habia entendido que la segunda hora de la presente sesion seria secreta, a fin de continuar tratando el asunto que se encuentra pendiente.

El señor **Charme** (Presidente).—En realidad eso es lo acordado, pero el Senado puede modificar el acuerdo anterior.

El señor **Gíaro Soler**.—El informe está ya acordado i redactado en su mayor parte, pero habia que correjirlo i estaba encargado de ello el honorable señor Aldunate.

El señor **Charme** (Presidente).—El honorable señor Aldunate se ha excusado de concurrir a esta sesion por encontrarse ausente de Santiago.

El señor **Tocornal** (Ministro de Relaciones Exteriores).—Por mi parte espero que el Senado se constituirá a segunda hora en sesion secreta, a fin de continuar tratando el asunto que se encuentra pendiente.

El señor **Charme** (Presidente).—Entónces a segunda hora el Senado se constituirá en sesion secreta.

Se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Sesion secreta

A segunda hora se constituyó la Sala en sesion secreta

Se levantó la sesion,