

# Sesión 37.a extraordinaria en 7 de Diciembre de 1921

## PRESIDENCIA DEL SEÑOR CLARO SOLAR

### SUMARIO

El señor Aguirre Cerda formula observaciones sobre los datos referentes a la asistencia de los señores Senadores a las sesiones del Senado. — El señor Zañartu (don Héctor), se ocupa de la misma materia y formula indicación, que es aprobada, para reducir la suspensión de cada sesión a 20 minutos. — Continúa la discusión del proyecto sobre reserva del cabotaje a las naves nacionales. — Se levanta la sesión.

### ASISTENCIA

Asistieron los señores:

|                      |                      |
|----------------------|----------------------|
| Aguirre Cerda Pedro  | González E., Alberto |
| Briones Luco Ramón   | Huneus Francisco     |
| Concha S. J. Enrique | Letelier Silva Pedro |
| Concha Luis Enrique  | Lyon Peña Arturo     |
| Echenique Jpaquín    | Rivera Guillermo     |
| Correa O. Pedro      | Valenzuela Régulo    |
| Edwards Guillermo    | Zañartu Enrique      |
| Garzham Luis         | Zañartu Héctor       |

Y los señores Ministros del Interior, de Relaciones Exteriores, Culto y Colonización, de Justicia e Instrucción Pública, de Hacienda, de Guerra y Marina y de Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles.

### ACTA

Se leyó y fué aprobada la siguiente:

Sesión 36.a Extraordinaria en 6 de Diciembre de 1921

Asistieron los señores: Claro, Correa, Aguirre, Alessandri, Arancibia, Bañados, Briones, Bulnes, Concha S. don Juan E., Concha don Luis E., Echenique, Edwards, Errázuriz Tagle, Errázuriz Lazcano, Garnham, González Errázuriz, Huneus, Letelier, Ochagavía, Rivera, Torrealba, Valenzuela, Zañartu don Enrique, y Zañartu don Héctor y los señores Ministros del Interior y de Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles.

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

### Oficios

Uno de la Honorable Cámara de Diputados, en que invita al Senado a constituir una Comisión Mixta Especial para el estudio del Código del Trabajo y demás proyectos de legislación social.

Quedó para tabla.

Uno del señor Ministro del Interior, con el cual remite copia de los antecedentes del decreto N.º 3782 de 25 de Octubre de 1921, sobre contrato de once instalaciones inalámbricas, antecedentes que fueron pedidos por el Honorable Senador don Juan Enrique Concha.

Se mandó poner a disposición de los señores Senadores.

Otro del señor Ministro del Interior con el cual remite una solicitud de la Municipalidad de Yungay, (Ñuble), en que pide la aprobación del Senado para un contrato sobre alumbrado eléctrico de esa ciudad.

Pasó a la Comisión de Gobierno y Elecciones.

### Solicitud municipal

Una de don Isidro Roa, como Alcalde de la Municipalidad de Coronel, en que pide la devolución de antecedentes relacionados con un contrato de adoquinados cuya aprobación había pedido al Senado y de la cual solicitud posteriormente se había desistido.

Se acordó acceder a lo solicitado.

### Solicitudes

Una de don Manuel Montes, como presidente de la Sociedad Española de Beneficencia, de Iquique, en que pide la devolución de algunos documentos acompañados a una solicitud para la conservación de un bien raíz.

Se acordó acceder a lo solicitado.

### Telegramas

Once de los empleados ferroviarios de Maipú, Marruecos, Temuco, Camarico, Valdivia,

Hospital, Linderos, Itahue, Red Central, norte, Ramal de Hualañé y de la Asociación Nacional Ferroviaria de la 2.ª Zona, en que piden el despacho del proyecto que modifica el artículo 22 de la ley de Ferrocarriles, referente a los sueldos.

Se mandaron agregar a sus antecedentes.

El señor Presidente pone en discusión el oficio de la Cámara de Diputados, con que invita al Senado a formar una Comisión Mixta Especial, encargada de informar el proyecto sobre Código del Trabajo.

El señor Bulnes hace diversas consideraciones, refiriéndose a algunas disposiciones de la Ley de Instrucción Primaria Obligatoria y del Reglamento dictado por el Gobierno para su ejecución, entre las cuales nota contradicciones que considera de gravedad y que, en su concepto, alteran sustancialmente el verdadero espíritu con que fué dictada la ley y hasta los fines en ella perseguidos en orden al mejoramiento y desarrollo de la instrucción.

El señor Zañartu don Enrique usa también de la palabra sobre este mismo punto, reconociendo la importancia de las observaciones del Honorable Senador por Malleco.

Formula en seguida indicación para celebrar sesiones matinales los días Jueves y Viernes, de 10 a 12 M., y los días Viernes, de tres y media a seis y media de la tarde, destinadas especialmente a la discusión de los siguientes negocios:

Proyecto sobre reserva del cabotaje a las naves nacionales;

Proyecto sobre construcción de Almacenes Generales; y

Proyecto sobre Banco Central.

El señor Bulnes hace observaciones a esta indicación, produciéndose con este motivo un debate, en que usan de la palabra los señores Huneeus, Zañartu don Enrique, Zañartu don Héctor y Edwards.

Se dan por terminados los incidentes y se procede a votar las indicaciones formuladas.

El señor Echenique pide que se voten separadamente en cada una de sus partes.

Votada la indicación para celebrar sesiones matinales los días Jueves, es desechada por 12 votos contra 10.

Se procede en seguida a votar las sesiones solicitadas para los días Viernes.

El señor Zañartu don Enrique pide votación nominal.

La proposición para celebrar sesiones matinales los días Viernes es desechada, en votación nominal, por 14 votos contra 8.

Votan por la afirmativa los señores: Aguirre, Alessandri don J. Pedro, Arancibia, Briones, Concha don Luis, Torrealba, Zañartu don Enrique y Zañartu don Héctor.

Votan por la negativa los señores: Bulnes, Concha don Juan E., Echenique, Edwards, Errá-

zuriz Tagle, Errázuriz Lazcano, Garnham, González, Huneeus, Letelier, Ochagavía, Rivera, Valenzuela y el señor Presidente.

La proposición para celebrar sesión los Viernes de tres y media a seis y media de la tarde, es también desechada, en votación nominal, por 14 votos contra 8, votando, respectivamente, por la afirmativa y por la negativa, los mismos señores Senadores que en la votación anterior.

Se suspende la sesión.

A segunda hora, entrando a la orden del día, continúa el debate pendiente en la interpe- lación deducida por el Honorable Senador por Santiago, señor Bañados, con motivo del proyectado viaje a Balboa del acorazado "Almirante Latorre" con el objeto de carenar sus fondos.

El señor Ministro de Guerra y Marina, que había quedado con la palabra, continúa dando desarrollo a su discurso, contestando la referida interpe- lación y termina.

Usa en seguida de la palabra el señor Bañados, y queda con ella por haber llegado el fin de la sesión.

El señor Presidente anuncia los siguientes negocios como asuntos de fácil despacho de las sesiones próximas, debiendo agregarse en los primeros lugares de la tabla correspondiente.

Oficio de la Cámara de Diputados, en que devuelve aprobado con modificaciones el proyecto de ley sobre elección de Municipalidades en las comunas de Quilpué y Villa Alemana;

Oficio de la Cámara de Diputados, en que comunica que ha tenido a bien desechar las modificaciones introducidas por el Senado en el proyecto sobre condonación de los intereses penales que adeudan al Estado los colonos extranjeros y los rematantes de tierras fiscales situadas al Sur del Bío-Bío; y

Oficio de la Cámara de Diputados, en que comunica que ha tenido a bien desechar el proyecto remitido por el Senado, por el cual se modifican los artículos 32, 37 y 40 de la Ley de Elecciones de 21 de Febrero de 1914.

Se levanta la sesión.

## CUENTA

Se dió cuenta:

De los siguientes telegramas:

Bellavista, Diciembre 6 de 1921.— Señor Luis Claro Solar.— Asociación ferroviaria nacional sección primera zona ruega a U.S. se sirva apoyar modificación ley que establezca sueldos personal, que no significan un mayor gasto, sino la tranquilidad del personal.— Benítez.— Riesco.— Jorge Guzmán.

Cunaco, Diciembre 6 de 1921.— Señores Bulnes, Echenique, Claro Solar y Valenzuela.— Empleados a contrata ferrocarriles desde Polonia,

Sarmiento y Larraín Alcalde, ruegan Honorables Senadores no oponerse a proyecto mejoramiento nuestra situación que no grava en nada a la nación; comprometerán entera gratitud numeroso personal.— B. Soto Peña.— José Dolores Reyes.—M. Aguilera.— Javier Soza.

#### ASISTENCIA A LAS SESIONES. — SUSPENSIÓN DE ESTAS

El señor AGUIRRE CERDA. — En la versión oficial de la sesión anterior, que da hoy la prensa, se publica una lista de las asistencia de los señores senadores, que me habría merecido algunas observaciones por lo menos en lo que respecta al que habla, si hubiera sido leída en la Sala.

Sabido es que un Ministro de Estado está materialmente imposibilitado para asistir con regularidad, y por eso aparezco con poca asistencia a las sesiones de esta Honorable Cámara. Bien sabe el Honorable Senado que durante muchos meses desempeñé el cargo de Ministro del Interior, y por esa circunstancia no he podido concurrir con la frecuencia que habría deseado.

El señor ZAÑARTU (don Héctor). — A propósito de lo que acaba de expresar el Honorable Senador por Concepción, deseo decir dos palabras.

No hay nada que falsee más el concepto, que estadísticas presentadas sin tomar en consideración una serie de hechos capaces de alterar por completo las deducciones que de ellas se quiere sacar. Ayer, por ejemplo, el Honorable Senador por Malleco presentó la lista a que se ha referido el señor Senador por Concepción, en la cual varios Senadores aparecen con una asistencia muy mediocre a las sesiones de esta Cámara, al paso que otros figuran con una asistencia muy alta. Esto se debe a que al hacer la lista el Honorable Senador por Maldeco, tomó en consideración un período de sesiones muy corto. Si hubiera tomado un tiempo más largo, se habría visto que los datos cambiaban en forma muy notable.

Por mi parte, he averiguado cuántas asistencias tienen el señor Senador por Malleco y el que habla, entre el 1.º de Junio de 1920 y el 1.º de Junio del presente año, es decir, durante un año entero, encontrando que en ese período de tiempo el Honorable señor Bulnes ha asistido 84 veces y el que habla 132; durante ese plazo yo no estuve enfermo, como me ha ocurrido después, y por eso concurrí al Senado con regularidad. Como ve el Honorable Senado, hay una diferencia muy marcada y me corresponde una situación muy diversa de aquella en que me ha colocado el Honorable Senador por Maldeco.

Por lo demás, creo que esto tiene poca importancia para el país. Al país le interesa poco saber qué Senadores son los más asistentes a las sesiones. Lo que le importa es que el Senado trabaje, y sobre todo que dedique bastante tiempo a la legislación, tarea que me parece la más im-

portante de las que incumben a esta Corporación.

Y bien, ¿qué ocurre? Que el Senado dedica poco tiempo al estudio de los proyectos de ley que penden de su consideración.

El Senado tiene acordadas actualmente sesiones de tres horas en la tarde, pero, en realidad, la orden del día ocupa sólo media hora o tres cuartos de hora. Desde luego, las sesiones empiezan generalmente a las cuatro o cuatro y cuarto, debiendo comenzar a las tres y media.

Duran los incidentes hasta las cinco de la tarde, o más, faltándose así, a mi juicio, al Reglamento. En seguida el Senado descansa hasta cerca de las seis y dedica apenas media hora o tres cuartos de hora a los asuntos de la tabla.

Yo creo, señor Presidente, que ya que no hay voluntad para acordar un mayor número de sesiones y ya que tampoco la hubo para aceptar algunas modificaciones reglamentarias propuestas con el objeto de que el Senado destinara más tiempo a la discusión de los proyectos, existe por lo menos el propósito de que se cumplan las disposiciones reglamentarias que tienen por objeto destinar un poco más de tiempo a los asuntos de la Orden del Día.

El artículo 58 del Reglamento establece que el tiempo de la suspensión debe tomarse por iguales partes de la primera y de la segunda hora. No establece el Reglamento cuánto tiempo debe durar la suspensión, y, en mi concepto, es indispensable que se fije.

Yo haría indicación, desde luego, para que la suspensión de las sesiones sea de veinte minutos, debiendo tomarse diez minutos de la primera hora y diez minutos de la segunda.

Voy a insistir, en seguida, en dos modificaciones reglamentarias que tuve el honor de proponer hace algún tiempo y que fueron desechadas por el Honorable Senado. Creo, señor, que la experiencia habrá demostrado a los honorables señores Senadores la necesidad que hay de acordar esas reformas. Me refiero, en primer término, a la existencia del reclamo automático de la hora, o sea que si no se reúne el quorum necesario, quince minutos después de la hora fijada para empezar la sesión, debe declararse que la sesión no se celebra, sin necesidad de reclamo.

Yo estimo que una vez establecido este sistema, los honorables señores Senadores asistirían con más regularidad y el Senado podría despachar los asuntos que estuviesen pendientes con poca o ninguna necesidad de acordar nuevas sesiones.

La otra reforma que deseo proponer consiste en que las sesiones especiales acordadas para un objeto determinado no tengan incidentes. De esta manera, con dos, tres o cuatro sesiones que se celebren, destinándose dos o tres horas en cada una de ellas, a los proyectos en debate, estos asuntos podrían quedar despachados, por complejos que ellos fueran, y el Senado no se atrasaría en su labor.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).— Pongo en discusión la indicación formulada por el Honorable Senador por Maule, relativa a fijar habitualmente en veinte minutos el tiempo de suspensión de las sesiones entre la Primera y la Segunda Hora.

Las demás ideas manifestadas por Su Señoría importan modificaciones al Reglamento y deben tramitarse como proyectos de ley. Por esta razón ruego a Su Señoría que se sirva enviar redactada la moción correspondiente, para poderle dar la tramitación reglamentaria.

El señor ZANARTU (don Héctor).— En la sesión de esta tarde, señor Presidente, presentaré redactada mi indicación.

El señor ZANARTU (don Enrique).— Votaré con mucho gusto en favor de la indicación formulada por el Honorable Senador por Maule, señor Héctor Zanartu, porque me parece indispensable fijar el tiempo de suspensión de las sesiones en veinte minutos, quitando diez minutos a cada una de las dos horas en que se divide cada sesión.

Como ha dicho muy bien el Honorable Senador, autor de esta indicación, resulta que en realidad esta corporación trabaja en cada sesión sólo media hora, o cuando más tres cuartos de hora en el tiempo útil de las sesiones.

Quiero aprovechar esta oportunidad para hacer una observación relativa a la reseña oficial de la sesión de ayer, publicada en el diario "La Nación" de hoy, y a la cual se ha referido también el Honorable Senador por Concepción, señor Aguirre Cerda.

Debo declarar, señor Presidente, que me parece inaceptable que se inserten en las versiones de las sesiones documentos que no se han leído en esta Sala, cuando no ha habido acuerdo del Senado para que se publiquen.

Naturalmente, no inculpo a los miembros del personal de la Redacción de Sesiones de esta Honorable Cámara de lo ocurrido. Sé muy bien que, hasta cierto punto, dependen de los señores Senadores. No son, pues, los redactores, ciertamente, los culpables de la publicación de esta lista de Senadores con su asistencia a las sesiones; sino que este documento ha sido intercalado por otra persona ajena al servicio.

Observo, además, que en la misma reseña oficial de la sesión de ayer se omitió la lista de los nombres de los Honorables Senadores que votaron nominalmente en favor y en contra de una de las indicaciones formuladas para las sesiones especiales. Yo pido, en consecuencia, que se publique la lista de los nombres de los señores Senadores en aquella votación nominal, en la versión de la sesión de hoy; así como también que se deje constancia de haberse publicado hoy un documento que no fué leído en la sesión de ayer. Si esto no hubiera ocurrido habría formulado el que habla en la sesión de ayer análogas observaciones a las muy atinadas que han hecho los dos Honorables Senadores que me han precedido en el uso de la palabra.

Además, debo recordar al Honorable Senador que en la lista de los miembros de esta Cor-

poración, que indica el número de sesiones a que han asistido, figura, por ejemplo, el señor Arancibia Laso, que también ha desempeñado como el Honorable Senador por Concepción, señor Aguirre Cerda, durante largo tiempo el cargo de Ministro del Interior. En el mismo caso se encuentra el señor Torrealba, que ha ocupado el cargo de Ministro de Obras Públicas.

Todos sabemos que los Ministros de Estado se encuentran obligados a asistir a los debates de la Honorable Cámara de Diputados. Asisten a las sesiones del Senado solamente cuando se pide su presencia en esta Sala; y ojalá que no fueran llamados con tanta frecuencia, para no quitarles el tiempo que deben dedicar al desempeño de sus cargos.

Por estas consideraciones estimo, como el Honorable Senador por Maule, que la estadística de la asistencia de los miembros de esta Corporación falsea los hechos; y sostengo que no ha debido ser publicada, porque no fué leída en la sesión de ayer. Si hubiera sido leída habríamos dicho que esa lista no tiene por lo demás importancia alguna para la apreciación de la labor de cada uno de los miembros de esta corporación, porque algunos Honorables Senadores vienen sólo un momento a cualquiera hora y se van sin asistir al trabajo; vale más, me parece, asistir a una sesión entera en la semana que ese sistema de venir a pasar lista con el objeto de dejar constancia de la asistencia personal, aunque sea solamente de unos minutos, como muchas veces sucede.

Deseo, pues, dejar constancia de que se ha publicado un documento que no ha sido leído en la sesión, y pido que se publique en la versión oficial la lista de los que votaron a favor y en contra en una de las indicaciones que formulé, y que se ha omitido en la versión publicada en la mañana de hoy.

El señor SECRETARIO.— La votación nominal a que se refiere el señor senador por Concepción es la siguiente:

"Indicación para que el Senado acuerde celebrar sesión los Viernes de diez a doce de la mañana.

"Puesta en votación esta indicación, resultó desechada por catorce votos contra ocho.

"Votaron por la afirmativa los señores Aguirre, Alessandri, Arancibia, Briones, Concha don Luis, Torrealba, Zanartu don Enrique y Zanartu don Héctor.

"Votaron por la negativa los señores Bulnes, Concha don Enrique, Echenique, Edwards, Errázuriz Tagle, Errázuriz Lazcano, Garnham, González, Huneeus, Letelier, Ochagavía, Rivera, Valenzuela y el señor Presidente.

El señor CONCHA (don Luis Enrique).— Debo también decir dos palabras sobre la lista que se publica en la versión oficial. En ella aparece con 26 asistencias; pero es necesario tomar en cuenta que hace sólo dos meses que formo parte del Honorable Senado. En proporción he asistido mucho más que el Honorable Senador por Malleco, pues he faltado solamente a

dos sesiones. Deseo que se haga constar esta circunstancia.

El señor ZANARTU (don Enrique).— Todavía deseo agregar una palabra para que no se crea que he hablado de este asunto porque me pueda afectar personalmente. Es para dejar constancia de que mi asistencia ha sido bastante continuada.

El señor BRIONES LUCO.— Para el caso de que fuera aceptada la indicación del Honorable Senador por Maule a fin de que la suspensión de las sesiones dure sólo veinte minutos, me permitiría formular una insinuación al Honorable Presidente y a la Comisión de Policía. Es en el sentido de que conviene establecer un servicio especial en la Sala, independiente del servicio del comedor, porque creo que esta es la única manera de que los Honorables Senadores tengan alguna libertad para ir al comedor en cualquier momento, volviendo después a la sesión.

Me permito hacer esta insinuación en el deseo de que se mejore el servicio.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Debo decir dos palabras sobre la indicación formulada por el Honorable Senador por Maule.

Generalmente, durante el tiempo que he desempeñado la Presidencia del Honorable Senado, he hecho tocar la llamada a los veinte minutos de suspendida la sesión, y muchas veces antes; de manera que la indicación de Su Señoría, en realidad, no innovaría la práctica que se sigue.

Además, las sesiones se dedican en su primera parte a lo que, por manifestación de opinión de la casi totalidad de los Honorables Senadores, es la labor principal de una corporación como la nuestra, esto es, la fiscalización.

La primera hora debería terminar a las 4.50 P. M., puesto que la citación es para las 3 1/2 P. M., y la segunda hora debería empezar a las 5.10. De esa manera, los veinte minutos de suspensión se tomarían de la primera y la segunda horas, por partes iguales.

Pero, ¿qué resulta en la práctica? Que las sesiones principian muy tarde, pues la generalidad de ellas han empezado después de las cuatro. Se pide la palabra por un número considerable de Senadores, y la benevolencia que se gasta en esta Sala para oír en la primera hora todas las observaciones que quieran formular los señores Senadores, hace que la primera hora se prolongue muchas veces hasta pasadas las cinco, y en ocasiones hasta después de las cinco y cuarto. Son los mismos señores Senadores, pues, los que prolongan, prácticamente, la primera hora.

Si quisiera observarse con todo rigor el Reglamento, el Presidente debería suspender la sesión, aún temiendo que se le tratara de dictador, diez minutos antes de las cinco, y en tal caso, serían muchos los señores Senadores que estimarían que la Mesa era, realmente, insostenible al negarles el uso de la palabra.

Si el deseo del Senado es que en lo suce-

sivo se proceda así, yo, por mi parte, no tengo inconveniente. En este concepto, de aquí en adelante, la primera hora terminará a las cuatro cincuenta, siempre que la hora de citación se mantenga a las tres y media. Tal vez, con conocimiento de este acuerdo, los señores Senadores sean más puntuales en la hora de asistencia, porque sabrán que, llegadas las cuatro cincuenta, la Mesa, rigurosamente, dará por terminada la primera hora, pondrá en votación las indicaciones y suspenderá la sesión.

No creo, pues, que la indicación del señor Senador por Maule innove, en realidad, en la práctica seguida hasta hoy; pero yo, por mi parte, la acepto, porque de esa manera se establece un máximo de suspensión de las sesiones. El Reglamento de la Cámara de Diputados dispone que la suspensión queda a voluntad del Presidente de la Cámara, y esta suspensión no puede ser mayor de quince minutos, transcurridos los cuales, se llama a los señores Diputados, y si no hay número, después de cinco minutos de llamada, se levanta la sesión, forzosamente.

En el Senado, la práctica no es esa, sino suspender la sesión para todos a la vez; tratándose de un Cuerpo menos numeroso que la Cámara de Diputados, así se gana tiempo para las deliberaciones.

La insinuación que hace el señor Senador por Tarapacá, ha sido considerada en otras ocasiones por la Comisión de Policía, y ha sido rechazada, desde luego, porque impondría considerables desembolsos a los fondos de Secretaría, y en seguida, porque el personal especial del comedor no tendría otra cosa que hacer en el día, salvo la atención de uno que otro Senador fuera de la Sala.

A mí me parece que no es conveniente innovar la práctica establecida. Cualquiera modificación, por lo menos demandaría un mayor gasto que, en las circunstancias actuales, no me parece prudente hacer.

El señor ZANARTU (don Héctor). — Reconozco los esfuerzos que continuamente hace el señor Presidente para que la suspensión de las sesiones, entre la primera y segunda hora, sea del menor tiempo posible; pero veo también que los señores Senadores no secundan los propósitos de Su Señoría, y que la suspensión, en lugar de durar veinte minutos, se prolonga en el hecho hasta cuarenta o cincuenta minutos, y a veces más. A evitar esta larga suspensión tiende la indicación que he tenido el honor de formular.

Como manifesté al principio, en la sesión de esta tarde propondré dos modificaciones al Reglamento. Si ellas son rechazadas, me daré el trabajo de reclamar constantemente de la hora, si no se reúne el quorum necesario para empezar la sesión, o para continuarla al término de la suspensión. Estoy convencido de que el Senado dedica muy poco tiempo a la discusión de los asuntos de suma importancia que penden de su consideración, y por esto me pro-

pongo aprovechar los recursos que concede el Reglamento para obtener una labor más intensa y eficiente.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Ofrezco la palabra.

Terminados los incidentes.

En votación la indicación formulada por el Honorable Senador por Maule, para fijar el tiempo de suspensión de las sesiones, entre la primera y segunda hora, en veinte minutos.

El señor RIVERA. — Y si los Honorables Senadores no se acostumbran a este nuevo sistema, ¿habrá la sanción del reclamo?

El señor ZAÑARTU (don Héctor). — Indudablemente, señor Senador.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Si no se pide votación, se dará por aprobada la indicación formulada por el señor Senador por Maule, como un acuerdo de carácter general agregado al Reglamento.

Aprobada.

### MARINA MERCANTE NACIONAL

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Corresponde continuar la discusión del proyecto que reserva el cabotaje de nuestras costas a la Marina Mercante Nacional.

Puede usar de la palabra el Honorable Senador por Santiago señor Valenzuela.

El señor VALENZUELA.—Señor Presidente: La larga disertación que nos ha hecho el Honorable Senador por Atacama, señor Mac-Iver, sobre los inconvenientes que acarrearía para el país el reservar para nuestra Marina Mercante Nacional la carga de cabotaje en nuestras costas, me mueve a decir unas cuantas palabras relacionadas con este importante negocio.

Carezco, señor Presidente, de dotes oratorias para rebatir al Honorable Senador por Atacama en sus apreciaciones sobre el proyecto en discusión; pero dada la experiencia que tengo como hombre de negocios, no puedo menos de dar mi opinión relacionada con la Marina Mercante Nacional.

Creo, señor Presidente, que ante todo es necesario declarar y convencerse que pertenecemos a un país pobre, que recién principia a desarrollarse y que necesita establecer industrias que le permitan formar riqueza, por cuanto esto es lo único que constituye una base sólida en que puede descansar el bienestar del país y de sus habitantes. Un país sin industrias perfectamente sólidas, está expuesto en cualquier momento a sufrir quebrantos y consecuencias funestas. Hoy mismo estamos atravesando por una de esas crisis que jamás habíamos imaginado, debido únicamente a que no nos hemos preocupado de establecer y fomentar aquellas industrias que nos permitan consolidar una situación a firme.

Soy un convencido, señor Presidente, que es necesario prestar la mayor protección posible a toda industria nacional, medio único que nos ha de permitir afianzar una riqueza positiva en el país, pues no es posible que para siempre es-

temos condenados a ser una factoría de países extranjeros que por nuestra desidia no podamos retener en nuestro país el valor de las riquezas que nos proporciona nuestro privilegiado suelo y nuestro maravilloso clima.

La Marina Mercante Nacional es una de aquellas industrias, que según mi manera de pensar, debe ser protegida muy especialmente, no sólo porque ella constituye para el país una gloria nacional, sino porque sin esa marina estaríamos siempre a merced de empresas extranjeras, que por una causa o por otra, cualquier día podríamos vernos privados del tonelaje necesario para atender a las más premiosas necesidades en nuestro propio territorio. Hemos palpado lo que ocurrió en la guerra recién pasada, en que por falta de fletes se pagaba por el transporte de víveres a los puertos del norte del país, precios exorbitantes y todo esto debido únicamente a que nuestra marina mercante casi no existía, pues fuera de la Compañía Sud-Americana de Vapores, las demás empresas navieras nacionales eran muy insignificantes. La escasez de tonelaje extranjero contribuyó al desarrollo en mayor escala de la Marina Mercante Nacional y gracias a esto hoy contamos con un tonelaje que puede movilizar toda la carga de cabotaje en nuestros puertos.

Si no protegemos a nuestra Marina Mercante reservándole a ella y para ella la carga de cabotaje, tendrá que suceder seguramente que esta industria nacional se verá condenada por fuerza de la competencia a desaparecer, pues los vapores extranjeros, que por lo general son de gran tonelaje, arriban a nuestro país cargados de mercaderías, que a medida que las van descargando en los primeros puertos donde tocan, las reemplazan tomando carga a cualquier flete para conducirla a otros puertos más avanzados y por este medio se apoderan de toda aquella carga que debe ser transportada por nuestra marina mercante que hace su carrera con itinerarios fijos.

Esta competencia ruinosa para nuestra Marina Mercante aparte del daño que a ella le ocasiona, ocasiona un daño mayor al país que ve por esta causa salir para el extranjero muchos millones de pesos que contribuyen a empobrecernos y a desequilibrar nuestras finanzas.

El Honorable señor Mac-Iver, nos ha manifestado en sus elocuentes discursos que una protección a nuestra Marina Mercante reservándole el cabotaje, sin lugar a duda traerá el encarecimiento de la vida en el país; pero a esto yo me atrevo a manifestar que no abrigo tal temor, porque dado el desarrollo mismo que tomará la Marina Mercante Nacional una vez que los armadores del país cuenten con que sus inversiones les han de permitir obtener el legítimo beneficio a que tienen derecho, habrá abundancia de tonelaje que permitirá establecer la competencia entre las diversas empresas navieras nacionales.

Aparte de la anterior consideración, el proyecto que se discute consulta la manera de evi-

tar una alza en las tarifas de fletes, para lo cual se determina que las tarifas máximas de carga y pasajes, que rigen en este comercio, serán fijadas anualmente con aprobación del Presidente de la República, comprendiendo las de lanzamiento y muellaje y que en ningún caso podrán cobrarse tarifas superiores a éstas, siendo penada la infracción con una multa equivalente al cuádruplo de la cantidad indebidamente percibida.

Esta determinación que consulta el proyecto, pone a salvo cualquier abuso que pretendieran realizar los armadores para elevar las tarifas, pues debemos suponer que el Presidente de la República ante ninguna consideración ha de procurar salvaguardar los intereses del país y de sus habitantes. Los opositores al proyecto en debate argumentan también que reservar la carga del cabotaje a la Marina Mercante Nacional, significa una guerra y una hostilidad al capital extranjero. Yo creo, señor Presidente, que al realizar una medida como la que nos proponemos, no quiere decir que nos guíe el ánimo de hacer guerra al capital extranjero, por el contrario, en este caso lo que se busca es darle vida a una industria nacional que va camino de perecer si no se le auxilia y evitar salgan del país los dineros que nos hacen mucha falta para fomentar otras industrias que nos permitan salvar la aflictiva situación por que atravesamos, debido más que todo al excesivo consumo que tanto el Estado, como los particulares, hacemos de los diversos productos y mercaderías de origen extranjero. El que habla, que como ha dicho antes, es hombre de negocios, comprende muy bien que necesitamos del capital extranjero para facilitar el mayor desarrollo de los negocios y de las industrias del país; pero a su vez, comprende también, que ese capital que no se destina al fomento de una mayor producción, y que antes por el contrario se destina a matar industrias nacionales, es perjudicial.

La protección a los capitales extranjeros que vienen al país para incrementar la producción en general, la considero sagrada, ítem más cuando estoy convencido que por ser nuestro país muy joven aún, necesitamos del esfuerzo extranjero para aprender e imitar de él aquello que aún no conocemos.

Voy a permitirle dar lectura a varios informes de algunos altos jefes de nuestra marina de guerra, relacionados con la marina mercante, cuya opinión sobre la materia fué solicitada por la Liga Marítima de Chile.

Opinión del contralmirante don Luis Langlois:

"A la Liga Marítima de Chile.—Presente.

"Respondiendo a las preguntas que hace esa Liga en el memorándum que ha recibido el infrascrito, digo lo siguiente:

"Al 1.er punto: Que están hechos bajo una suposición perfectamente lógica y práctica y en consecuencia responden a la idea primordial

de demostrar la capacidad efectiva de arrastre de carga.

"Al 2.o punto: Desde los puntos de vista que se examine la cuestión—excepto la de una liberalidad tan grande que sólo pueda beneficiar al poderoso que estará en condiciones de afrontar toda contingencia—la protección y reserva a la bandera es en mi opinión la única forma de mantener y desarrollar la (Marina Mercante Nacional, que representa un factor considerable de riqueza y un gran porvenir para el país, como la historia lo ha demostrado, siendo de la más absoluta necesidad para la marina de guerra, como reserva y como auxiliar, hasta el punto que sin ella, pierde un 50% de su valor real.

"Al 3.er punto: Que son inspirados y perfectamente ajustados a la conveniencia nacional, a impedir que lo que los chilenos y los que usufructúan de los negocios dentro del país, gastan en transportes, sean utilidad de compañías extranjeras, cuyo beneficio se invierte en otros países.—Octubre 6 de 1921.— (Firmado): Luis Langlois".

Opinión del Contralmirante don Javier Martín:

1.o ¿Qué opinión le merecen a US. los cálculos de arrastre de cabotaje de nuestra Marina Mercante, elaborados por esta Liga Marítima y refrendados por la aprobación oficial del señor Director del Territorio Marítimo?"

"El hecho solo de que sean esos datos refrendados por el señor Director del Territorio Marítimo, Contralmirante don Miguel Aguirre, me merece la más absoluta confianza".

2.o ¿Qué sistema de comercio de cabotaje marítimo le parece más beneficioso a US. para el progreso nacional, desde el punto de vista del interés naval-militar: el del cabotaje libre, que impide el desarrollo de la Marina Mercante del país, o el del cabotaje exclusivamente nacional, que permite a la Marina de Guerra, en caso necesario, contar con un auxiliar indispensable y eficiente?"

"Es más conveniente para el interés naval y militar el cabotaje con la bandera nacional, pues así se tendrá un mayor tonelaje para aprovecharlo en casos de conflictos internacionales".

3.o ¿Qué opinión, por último, le merecen a US. los argumentos invocados por esta Liga en apoyo del proyecto de anticipo de la reserva de cabotaje, contenidos en el memorial presentado al Senado, cuya copia acompañamos?"

"Estoy de acuerdo con lo que propone la Liga.

"Me permito insinuar la idea de que asesore a S. E. el Director del Territorio Marítimo, de quien depende directamente la vigilancia de la Marina Mercante; el Presidente de la Liga Marítima de Chile y un Almirante en

retiro, con residencia en Santiago. —(Firmado).  
—**Javier Martín**, Contra-almirante Director.—  
Valparaíso, Octubre 3 de 1921."

Opinión del Contra-almirante don Agustín Fontaine:

"Valparaíso, 4 de Octubre de 1921.—Señor Presidente de la Liga Marítima de Chile.—Presente.—Muy señor mío: Con verdadero interés me he impuesto de su atenta de fecha 29 de Setiembre último, relacionada con el importantísimo problema sobre la reserva del cabotaje en nuestras costas de la Marina Mercante Nacional.

"Con mucho gusto contestó a usted las preguntas que se sirve hacerme:

"1.º ¿Qué opinión me merecen los cálculos de arrastre de cabotaje de nuestra Marina Mercante, elaborados por esa Liga Marítima, etc?"

"Como los cálculos de arrastre de cabotaje están de acuerdo con los datos estadísticos del Territorio Marítimo, es mi opinión de que son los que deben tomarse en cuenta."

"2.º ¿Qué sistema de comercio de cabotaje marítimo me parece más beneficioso para el progreso nacional, desde el punto de vista del interés naval-militar, etc., etc?"

"Desde el punto de vista del interés naval-militar, me parece más beneficioso el cabotaje exclusivamente nacional".

"3.º ¿Qué opinión, por último, me merecen los argumentos invocados por la Liga en apoyo del proyecto de anticipo de la reserva de cabotaje, contenidos en el Memorial presentado al Senado, etc?"

"Los argumentos invocados por la Liga Marítima sobre la reserva del cabotaje, son convenientes".—Saluda atentamente a usted. —(Firmado).— **Agustín Fontaine C.**"

Finalmente, la opinión del Contra-almirante señor Juan Schroeder, jefe del Estado Mayor, es la siguiente:

"Valparaíso, 4 de Octubre de 1921.— En contestación a su atenta de fecha 29 de Setiembre próximo pasado, en la cual se acompaña un formulario de preguntas referentes a anticipo de la reserva del cabotaje a la Marina Mercante Nacional, tengo el agrado de decir a ustedes lo siguiente:

"1.º Que los cálculos de arrastre de cabotaje hechos por la Liga Marítima de Chile, que aparecen en el folleto que se ha servido enviarme, sólo difieren ligeramente de los hechos por el Departamento de Transportes de este Estado Mayor con la lista oficial de naves hasta la fecha, que alcanzan a un total de 1.473,410 toneladas al año, cifra aún superior a la calculada por la Liga Marítima."

"2.º Que este Instituto considera que únicamente reservando el cabotaje a la bandera nacional podrá nuestra flota de guerra disponer en caso de un conflicto, de las naves mer-

cantes indispensables para servir de buques auxiliares y tren naval".

"3.º Que los argumentos invocados por la Liga en apoyo del proyecto que anticipa la reserva del cabotaje, que aparecen en el memorial presentado al Honorable Senado, demuestran con toda exactitud la necesidad del deslacho del citado proyecto y las ventajas que aportará a nuestra marina de guerra y al país en general.

Saluda a ustedes.—(Firmado).— **Juan Schroeder**, Contraalmirante, Jefe del Estado Mayor".

A mayor abundamiento creo del caso dar a conocer al Honorable Senado las apreciaciones que sobre este mismo particular ha publicado por la prensa un distinguido hombre público y financiero de nuestro país. Me refiero, señor Presidente, a don Guillermo Suberca-seaux, que en sus apreciaciones, dice lo siguiente:

"El argumento de grueso calibre que se repite y se comenta en nuestras interminables disertaciones contra el privilegio del cabotaje, como medio de proteger la marina mercante nacional, es el de la baratura de los fletes. Se desearía mantener la competencia extranjera para proporcionar a nuestros productores y consumidores fletes más bajos. El mismo argumento que se ha hecho contra la protección de la industria nacional por medio de la tarifa aduanera: no elevemos el impuesto de los muebles, zapatos, fósforos, etc., para tener muebles, zapatos y fósforos más baratos.

"La historia económica nos enseña que las luchas de competencia entre las compañías de navegación, que rivalizan en una costa, traen, efectivamente, una baja de los fletes mientras dura la guerra. Pero después, sea que se produzca el predominio de la parte más fuerte, sea que las empresas rivales lleguen a un acuerdo, viene nuevamente el alza de las tarifas. Si nuestras compañías de navegación caen mañana en su lucha con las extranjeras, quedaremos desamparados a merced de las tarifas que se nos quieran imponer; y, entonces, será ya tarde para arrepentirse.

"Las compañías extranjeras saben muy bien que dentro de unos seis años, más o menos, el privilegio del cabotaje en favor de la marina mercante nacional quedará establecido por el imperio de la ley vigente. La cuestión se reducirá, pues, a concluir con nuestra flota en este espacio de tiempo, para que, al final de él, nos veamos forzados a prorrogar la libertad; y quedaremos eternamente en manos de las compañías extranjeras.

"Por otra parte, la única manera de poder hacer efectiva la intervención del Estado en la fijación de las tarifas de fletes y pasajes, consiste en la existencia de una marina mercante nacional. Las compañías extranjeras podrán decirnos hoy que aceptan también el derecho del Estado chileno de fijar o aprobar las ta-



riñas de fletes y pasajes; pero cuando ellas llegaran a dominar sin contrapeso, la intervención del Estado en los fletes sería absolutamente ineficaz. En efecto, el día en que se les quisiera impedir una alza injustificada de las tarifas podrían decirnos, como la andaluza de las lentejas: "si quiere las toma, si no las deja".

"Por último, y este es el punto fundamental sobre el cual yo quiero llamar la atención de todos los buenos chilenos que se interesan por el progreso económico de su patria. No hay razón alguna, como lo he manifestado, para esperar que las compañías extranjeras puedan, a la larga, hacer el cabotaje más barato que las nacionales; pero quiero suponer que así sucediera. Supongamos, por ejemplo, que el transporte de cierta cantidad de mercaderías pudiera hacerse en una compañía extranjera por \$ 40,000; y supongamos, también, que las compañías nacionales exigieran por este mismo transporte \$ 48,000, o sea, un 20 por ciento más. Cualquiera de los individualistas libre cambistas, que defienden el principio de la libertad en nombre de la baja de los fletes, dirá que debemos decidirnos ciegamente por la compañía extranjera, porque tanto el productor como el consumidor quedaría beneficiado con esta diferencia de \$ 8,000. Para ello se trata de un simple problema de aritmética elemental: 48 es más que 40, luego la compañía extranjera nos beneficia más que la nacional.

"Pues bien, yo quiero demostrar nuevamente que están equivocados; y, aunque parezca una paradoja, yo afirmo que en este caso, 48 es menos que 40.

"Los individualistas libre cambistas contemplan, como objetivo fundamental al individuo y olvidando por completo a la nación, dicen, con criterio bien simplista: abaratemos los flees, que nada nos importa la nacionalidad de las compañías; abaratemos los muebles, los zapatos y los fósforos, que nada nos importa su procedencia. Con tal criterio nada más claro y evidente que 48 sea más que 40; y nada más absurdo que pretender lo contrario.

"Pero el criterio nacionalista de todo estadista medianamente empapado en los ideales económico-nacionales del mundo de la realidad del presente y del pasado, el criterio de todo buen patriota, que no ha sido perturbado por una filosofía que predica el egoísmo individualista y se aleja de las necesidades de la realidad, como la del liberalismo individualista y libre-cambista, este criterio no puede prescindir de la nación, sino que, por el contrario, contempla los intereses de ella como su supremo fin de su política. Pues bien, para el que contempla los intereses nacionales, en este caso, 48 es menos, mucho menos, que 40.

"En efecto, los \$ 48,000 que pagamos a la compañía nacional quedan en el país a beneficio de los tripulantes y empleados nacionales, del Estado y del Municipio que perciben las contribuciones, de los empresarios que reciben

utilidades de sus empresas, de la industria nacional que vende sus productos, etc., etc. Al paso que los \$ 40,000 van al extranjero a beneficio de ingleses, americanos del Norte o franceses

"Los \$ 40,000 pagados a la compañía extranjera, tan pronto como se pagan, se convierten en libras, francos o dólares, significando una demanda de letras en el mercado del cambio internacional y tendiendo, por lo tanto, a producir una baja mayor del tipo del cambio. Los \$ 48,000 pagados a la compañía nacional, lejos de producir tales efectos, se invierten en el país y a beneficio de nuestros conciudadanos y también de todos nosotros.

"Los \$ 48,000 que pagamos a la compañía nacional significan, además, el pago de una prima para el mantenimiento de una flota de buques destinados a servir a la Nación en tiempos de guerra, para el comercio y como auxiliar indispensable de la Escuadra. En cambio, los \$ 40,000 que pagamos a la compañía extranjera nada de esto nos proporcionan.

"Ahora yo pregunto, ¿qué es preferible, bajo el punto de vista de los intereses nacionales, los 40,000 pesos que pagamos a las compañías extranjeras o los 48,000 que pagamos a las nacionales?

"Y todo esto en el supuesto que las compañías nacionales se vieran forzadas a cobrar fletes más altos que las extranjeras, lo que es manifiestamente falso.

"Es de esperar que el Senado de la República resuelva, sin más demora, esta sencilla cuestión, que puede ser de vida o muerte para la marina mercante nacional."

Las últimas noticias telegráficas nos dan a conocer que otros países suramericanos de esta costa del Pacífico, están vivamente preocupados de reservar para sus marinas mercantes la carga de cabotaje, en el Perú el Gobierno ha manifestado a la asamblea de accionistas de la Compañía Peruana de Vapores, que el comercio de cabotaje será sólo para las Compañías nacionales.

Por lo que se ve, casi todos los países han adoptado esta medida de previsión y de defensa, y sólo nosotros, que constituimos un país marítimo por excelencia, recién estamos iniciando una política de ese orden.

Por las observaciones que dejo formuladas, he demostrado a mis honorables colegas que soy un entusiasta partidario de que se apruebe cuanto antes el proyecto en discusión, porque considero que aprobado este proyecto, tendremos en nuestro país una envidiable Marina mercante nacional, y porque como complemento lograremos evitar salgan del país centenares de millones de pesos que nos empobrecen y que nos privan de poder aumentar la producción nacional.

Termino, señor Presidente, haciendo votos porque el Senado, posesionado de la gran importancia que tiene el reservar el cabotaje para

la Marina mercante nacional, le preste su aprobación a tan importante proyecto, máxime cuando ya se dictó la ley con tal objeto y que por ahora lo que se desea es adelantar la vigencia de esa ley, para que por este medio no salgan al extranjero los dineros que debemos detener, sobre todo en las actuales circunstancias en que el país experimenta la más cruel de sus crisis económicas y financieras.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).— Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Antes de cerrar el debate, con la venia del Honorable Senado, voy a decir dos palabras.

No voy a entrar a discutir sobre la conveniencia o inconveniencia de esta ley; está en la conciencia de los señores Senadores el hecho de que debemos fomentar nuestra marina mercante nacional para asegurar el dominio del mar, que es el porvenir del país. Ojalá pudiéramos tener una marina que abasteciera en absoluto nuestro comercio para poder tener así un verdadero comercio nacional, pues éste no existe sin marina nacional. Pero creo que el proyecto, en la forma que viene de la Cámara de Diputados, va a dar lugar a un largo debate.

Este proyecto no trata solamente de anticipar el plazo en que debe entrar en vigor la reserva del cabotaje a la marina chilena que hace la ley número 3,219, sino que ha entrado en una serie de disposiciones de detalle que, a mi juicio, no podrían pasar en la forma en que vienen, sin alterar en esta materia principios fundamentales consignados en la ley de 1878 y en la propia ley a que acabo de referirme.

Creo que sería mucho más práctico, mucho más expedito, limitarnos a anticipar la fecha en que debe entrar en vigor la disposición del artículo 6.º de la ley 3,219. Esa ley, promulgada en 9 de Febrero de 1917, dice en el artículo 6.º, inciso primero: "Diez años después de la promulgación de esta ley el transporte de carga entre los puertos de la República quedará reservado exclusivamente a las naves nacionales". Y en el inciso segundo agrega que, sin embargo, el Presidente de la República puede, por reciprocidad con las naciones americanas, conceder el derecho de transportar carga entre los puertos chilenos, a las naves de esas naciones.

El artículo 1.º del proyecto en debate modifica el inciso primero del citado artículo, estableciendo que "seis meses después de la promulgación de la presente ley, el transporte de carga entre los puertos de la República quedará reservado a las naves chilenas"; pero en seguida la ley entra en otros órdenes de ideas diversas y entre ellas, toca la navegación a Punta Arenas que, en realidad, está resuelta en la ley 3,219, artículo 1.º, que no considera comercio de cabotaje el transporte de la carga y pasajeros que se verifique entre Punta Arenas y los demás puertos de la República para de este

modo dar facilidad a Punta Arenas de que quede en comunicación frecuente con el resto del país. En el artículo 4.º y siguientes de este proyecto, se establece algo que no podría ser aceptado por el Honorable Senado en la forma que viene de la Cámara de Diputados y es que el Presidente de la República determine el número de naves de cada Compañía que haga el recorrido desde Arica hasta Punta Arenas, en conformidad a un reglamento que dictará al efecto. Es decir, el Presidente de la República puede entrar a reglamentar la forma cómo deben las Compañías nacionales hacer su comercio y a intervenir así en la administración de los negocios particulares.

Yo propongo, en vista de las consideraciones expuestas, un contra-proyecto de cuatro líneas que me parece podría salvar la dificultad, llenando el objeto principal de este proyecto. Existen actualmente en construcción, como lo hace presente la Liga Marítima de Chile, un número de naves de importancia que van a incrementar nuestra marina mercante y que pueden aún servir de base para iniciar una navegación internacional, que es de grande interés para el país. Me limitaría en ese contra-proyecto a decir sencillamente: "Substitúyese el inciso primero del artículo 6.º de la ley número 3,219 por el siguiente: "Desde el 1.º de Enero de 1923 el transporte de carga en los puertos de la República quedará reservado exclusivamente a las naves nacionales".

Es decir, en lugar de seis meses de que habla el proyecto en debate, extendería la prórroga del plazo a todo el año próximo para que la marina se encontrara en condiciones de no perturbar el comercio de cabotaje y de poder hacer este comercio en condiciones de que no perturbe nuestras industrias, llenándose debidamente las necesidades de intercambio entre el centro y los extremos del país.

Felizmente—lo que es una desgracia para la situación económica general del país—el comercio de cabotaje está casi paralizado en la actualidad, y por lo que respecta al Norte es sabido que sólo el movimiento de las oficinas salitreras es el que lo activa y es éste el que influye en las cifras estadísticas que han servido de base a los cálculos que se han exhibido.

Hoy día, ese comercio no existe.

Aumentando, por lo tanto, el plazo hasta el primero de Enero de 1923, la Marina Mercante dispondría de todo el año 22 para prepararse, y durante él se podrían dictar reglamentos y aprobar las tarifas que sirvieron de base para el comercio de cabotaje.

Sin querer quitar al Senado su precioso tiempo, terminaré manifestando que no creo que haya ventaja en modificar las bases sobre las cuales descansa lo que en nuestra legislación se entiende por naves chilenas, el derecho a la propiedad de estas naves, etc., porque todo esto tiende a perturbar lo que ha sido una legislación de tantos años, y podría dar lugar a un debate de cierta extensión.

El señor GARNHAM.—Señor Presidente:

Está pendiente de la consideración del Senado el proyecto que reserva el cabotaje a nuestra Marina Mercante nacional, y tercio en este debate para insistir en la urgencia de despachar este proyecto y en la necesidad de que sea aprobado en su principio fundamental, de proteger a la Marina Mercante, reservándole el comercio de cabotaje.

No es oportuno ni pertinente a este debate, entrar al detalle de los artículos que forman el cuerpo del proyecto: ello debe ser materia de la discusión particular que ha de seguir una vez aprobada la idea misma, el objeto propio de la ley. Por ahora, repito, la cuestión que ha de resolverse es ésta: ¿Conviene o no conviene proteger a la Marina Mercante de nuestra patria, reservándole el cabotaje de nuestras costas? Tal es la cuestión.

Yo insisto, señor Presidente, en que no sólo hay utilidad y conveniencia pública en la aprobación general de este proyecto, sino que, más aun, es una necesidad nacional que se dicte luego esta ley de protección.

Con todo el respeto que guardo a la opinión del Honorable señor Mac-Iver, que en sesiones anteriores ha objetado el proyecto, debo declarar que muchas de sus observaciones me confirman más en la conveniencia y la necesidad de su aprobación.

Desde luego, se ha traído al debate como punto de apoyo en la historia y en el ejemplo, el recuerdo del Acta de Navegación de Inglaterra, que consolidó la supremacía de su comercio marítimo en los mares del mundo.

El Honorable Senador por Atacama, con el conocimiento extraordinario que posee de la Historia y de los hombres, con ese reposado y seguro criterio con que juzga los hechos humanos, rectificó el alcance y la apreciación que se había hecho del Acta de Navegación de Cromwell, exponiendo magistralmente que:

"La grandeza marítima, la prosperidad marítima no se funda en leyes. Es idea errada creer que con leyes vamos a tener Marina Mercante nacional. La Marina inglesa se hizo porque existían las condiciones necesarias para que naciera, creciera y se mantuviera y se tenían capitales. El reinado de Isabel había hecho la riqueza de Inglaterra. Había una población marítima: se tenía en seguida material para construcciones navales; y, finalmente, existían, por medio de las industrias de Inglaterra, productos que conducir a sus colonias y a las demás naciones del mundo. Y así se hizo la grandeza de Inglaterra. Y tras eso hubo una energía en el mar militar y comercialmente que no ha desplegado ninguna nación de la tierra, que ni siquiera tuvieron los antiguos fenicios y cartagineses. No era la ley restrictiva lo que hizo eso. Era el alma de un pueblo, eran las cualidades de una raza, era su trabajo, era su esfuerzo."

Después de leer esta magnífica apología de Inglaterra y del carácter inglés, yo pido que se

me permita aplicar en lo pequeño los grandes ejemplos, adaptar a mi patria, al alma de nuestra raza, muchas de esas observaciones.

Por algo se ha dicho que los chilenos somos los ingleses de Sur América; esa secreta afinidad vive en el fondo de nuestras cordiales relaciones con Inglaterra, ella ha sido nuestra maestra en el mar y el mundo sabe que los chilenos no han desmerecido de sus maestros.

Y precisando estos conceptos, si los ingleses miran al mar porque el Océano los rodea, nosotros miramos al mar porque es el único horizonte que nos deja la muralla de los Andes. Más costas tenemos tal vez que Inglaterra, y el sur de nuestro territorio está formado por istmos y por islas donde la población, sin figura de retórica, nace para el mar y vive en el mar. Es fama que los chilotes aportan su contingente de avezados marinos no sólo a la tripulación de los barcos nacionales sino a todas las naves, a donde los lleva su espíritu aventurero y su amor al mar que no encuentra campo ni expectativas dentro de la Marina de Chile.

Observemos, en seguida, que la conformación y naturaleza de nuestro territorio impone la necesidad del transporte permanente de los productos del sur a las regiones del norte, a tal extremo que estas últimas dependen de ese acarreo incesante.

Observemos todavía que existen en Chile materias primas innumerables y que existen también industrias florecientes que dan material para ese acarreo de productos; y finalmente, que el empuje de la raza, su capital de dinero y de sangre derrama fuera de nuestras fronteras en Bolivia y en la Patagonia, buscando un campo que compense mejor sus sacrificios.

Ahora digo yo: está bien que una ley de protección no baste para crear una Marina Nacional, que sea necesario que esa Marina exista en su base, por lo menos, y que la configuración del territorio, su producción y el alma de su raza justifiquen y aseguren el crecimiento de la Marina. Si esto es cierto, ¿por qué se desconoce lo que también es cierto? ¿por qué se niega a nuestra Patria las mismas condiciones que hicieron grande a la Marina inglesa, y que, en menor escala, poseemos nosotros también? No hay razón alguna para esta apreciación diversa y por eso decía antes que las observaciones del Honorable Senador por Atacama, que comparto en los principios, en los hechos me afirman más para sostener este proyecto.

Nuestra Marina Mercante se halla actualmente capacitada para abastecer el servicio de cabotaje.

Los datos proporcionados por la Liga Naval demuestran en forma clara que, aun castigando las cifras de tonelaje y arrastre, siempre hay material más que suficiente para atender las necesidades marítimas de nuestro país.

En efecto, según los datos a que me refiero que son oficiales y controlados por la Dirección

de Territorio Marítimo, nuestra Marina Mercante nacional cuenta con 143 buques, con un tonelaje de registro de 78,826 toneladas.

La autoridad naval inglesa, según los datos de "The Navals' Architects", establece que la capacidad de carga de una nave es de una tonelada 875 décimos por cada tonelada de registro más un 10 por ciento cuando las naves se dedican al cabotaje, lo que arroja una cifra de 2 toneladas 0625. Despreciando la fracción de este cálculo podemos tomar la base de 2 toneladas de carga efectiva por cada tonelada de registro asignada al barco en su arqueo.

Vemos entonces que los 143 buques de la Marina chilena actual con una capacidad de Registro de 78,826 toneladas, pueden transportar una carga efectiva de toneladas. . . . . 157,652

Rebajado de esta cantidad el tonelaje correspondiente a los buques que se dedican a la pesca, los remolcadores de bahía, las naves que hacen el servicio de Magallanes y las que se dedican exclusivamente al tráfico del carbón y chatas que representan 33,221 toneladas de registro, tenemos una rebaja en toneladas de carga ascendente a. . . 66,442

Quedando, por consiguiente, una capacidad de carga de toneladas. . . . . 91,210

(Se lee el detalle marcado al margen de los viajes que puedan hacer los buques).

En este momento debo hacerme cargo de la observación formulada por el Honorable Senador por Atacama acerca de la extrañeza que le causó la afirmación de que la capacidad de carga de un buque a vapor se mida doblando su tonelaje de registro, y que igual procedimiento se establezca para calcular esa medida en las embarcaciones a la vela. Esta objeción nace de no estar de acuerdo en la expresión técnica de tonelaje de registro. Basta establecer que en los buques a vapor, el tonelaje de registro se mide después de rebajar todo el espacio que ocupan las máquinas, carboneras y demás secciones destinadas a su movimiento, para convencerse que el saldo disponible debe medirse lo mismo que el total disponible de los buques a la vela. Por lo demás, es comprensible el fondo de la observación en cuanto ella implica que un buque a la vela tiene mayor espacio para la carga que un buque a vapor, pero esta circunstancia se determina en su arqueo que fija matemáticamente el tonelaje de registro de cada cual, debiendo, después de fijado, doblarse para determinar la carga efectiva susceptible de transporte.

Volviendo sobre los cálculos y cifras que manifiestan la capacidad del tonelaje de carga de

que disponemos actualmente, tengo que decir que no se han tomado en cuenta en estos cálculos otras naves importantes adquiridas recientemente y que se encuentran en construcción. Puedo citar el vapor "Agylla", de 1,917 toneladas de registro o sea, 3,834 toneladas de carga de los señores González Soffia y Cia.; el ex-vapor norteamericano "Balcatta", de 1,850 toneladas de registro, o sea, 3,700 de carga. Existen, además, en construcción, en el extranjero, dos vapores de primera clase de la Compañía Sud-Americana de Vapores, de 4,000 toneladas de registro cada uno, que pueden ser armados como cruceros auxiliares, y cuyos planos en lo referente a la artillería que se les puede montar, fueron aprobados por la Dirección de Artillería y Fortificaciones. En astilleros nacionales hay en construcción cuatro naves de 4,000 toneladas de registro, y en Corral se enarbola una barca de 1,300 toneladas de registro, la ex-británica "Plalad". Hay también en construcción en el extranjero por cuenta de la Compañía Carbonífera Schwager, dos vapores gemelos de 3,000 toneladas de carga cada uno, y en Buenos Aires, existe un vapor de primera clase, perteneciente a una conocida firma chilena, que sólo espera la promulgación de esta ley para traerlo a Chile y destinarlo al cabotaje. Finalmente, por mis vinculaciones con el comercio sé que hay otras firmas que están pendientes de que esta ley sea una realidad para cerrar los negocios que ventilan en el extranjero sobre adquisición de vapores.

De manera, señor Presidente, que nuestra Marina Mercante podrá, desde el primer momento, de dictada esta ley, atender con holgura todo el transporte marítimo de nuestras costas sin que en ningún caso sufra el país perturbaciones o retrasos por falta de naves.

Estimo importante manifestar a la Honorable Cámara que en la casi totalidad de nuestros jefes de Marina, vice y contralmirantes, salvo uno o dos a quienes no he tenido oportunidad de consultar y que seguramente pensarán lo mismo que los demás, son francamente partidarios de esta ley y todos ellos consideran que existen embarcaciones más que suficientes para atender el cabotaje.

Proteger es encarecer, tal es otra de las observaciones que ha formulado en contra de este proyecto el Honorable Senador por Atacama.

Este principio sólo puede aplicarse en términos generales, en la práctica sufre numerosas excepciones y respecto de la cuestión que tratamos, yo tengo que sostener que no producirá el encarecimiento de los fletes que teme el Honorable Senador.

Fundo mi opinión en dos circunstancias que son perfectamente positivas: una emanada del proyecto mismo, que impone tarifas máximas fijadas de acuerdo con el Gobierno que impedirán en absoluto toda alza excesiva de los precios de

transporte y de pasaje que encarezca el costo de las mercaderías y haga más precaria la vida de los pueblos del norte.

La segunda, consiste en que esta ley, siendo de protección, no crea monopolios o beneficios especiales en favor de determinadas personas.

Esta ley, protege nuestro pabellón mercante, crea privilegio en favor suyo, pero, a la vez, mantiene la libre competencia entre todas las instituciones armadoras que se dediquen al cabotaje. Así es que los fletes y pasajes quedarán siempre regulados por el principio económicos de la oferta y la demanda.

Hemos visto que desde el momento en que entre en vigencia esta ley, habrá exceso de tonelaje. Por consiguiente, los armadores para ser preferidos en el movimiento de carga, se verán obligados a cobrar tarifas módicas y en armonía con los intereses del público. De manera que las dos circunstancias que he anotado demuestran que la protección a nuestro pabellón no traerá consigo el encarecimiento de la vida que teme el Honorable Senador por Atacama.

Uno de los grandes beneficios que se esperan de esta ley es evitar desde luego la emigración al extranjero de las sumas enormes que, a título de fletes, salen del país todos los años. Tengo aquí, a la mano, el texto de una conferencia que dictó el vicealmirante don Luis Uribe, el año 1912 en la Universidad de Santiago sobre el particular.

Es oportuno recordar que el Almirante Uribe, unfa a sus condiciones de patriotismo, honorabilidad y buen criterio la condición de haber dedicado todo su tiempo, desde que abandonó el servicio activo de la Armada, al estudio de los problemas relacionados con nuestra Marina de Guerra y Marina Mercante.

En esa Conferencia, a que acabo de referirme, el señor Uribe examina la situación en que se encuentran las marinas mercantes de los demás países y la compara con la de nuestra Marina nacional.

Para no alargar esta exposición sólo citaré algunos datos pertinentes. Así, respecto de Chile, dice en su conferencia que "de las £ 5.000.000, valor de los fletes de nuestro comercio de importación y exportación, calculada en 50 millones de libras esterlinas al año, lo único que queda en el país son £ 20.000, valor del flete del azúcar que del Perú traen para nuestras refineras los vapores de la Compañía Sud Americana. El resto, o sean £ 4.980.000 se lo reparten las banderas extranjeras".

No me atrevo a examinar en detalle la forma cómo los demás países protegen sus marinas porque sería ocupar demasiado tiempo la atención de la Cámara, sólo resumo mis observaciones a este respecto, anotando que "en Francia, Estados Unidos, España, Rusia y Bélgica la reserva del cabotaje para la bandera nacional es absoluta. En Alemania, Austria, Japón y Dinamarca el tráfico del cabotaje es permitido por reciprocidad, es decir es libre para todas las na-

ves extranjeras en cuya nación se permite dicho tráfico".

En Estados Unidos existe una legislación draconiana que pena con la confiscación, el transporte de mercaderías de un puerto a otro de esa República, hecho en cualquier bñque que no lleve la bandera de Estados Unidos.

"La reserva del cabotaje, opina el señor Uribe, constituye de por sí una protección eficaz para la marina mercante por cuanto excluye de ese tráfico toda competencia extranjera". No terminaremos esta conferencia, dice el señor Uribe, sin mencionar el paso adelantado que ha dado el Gobierno del Perú al apoyar decididamente con los dineros públicos y con su prestigio oficial la formación de la Compañía Peruana de Vapores, la que después de haberle arrebatado a la Sud Americana una parte del comercio de fletes entre Panamá y los puertos del Perú, viene a nuestra propia costa, a competir con ella en el tráfico del cabotaje".

Yo debo completar este dato agregando que hace dos o tres meses el Gobierno del Perú presentó al Congreso un mensaje pidiendo la protección de su marina mercante nacional y la correspondiente reserva del cabotaje.

Debo también hacer presente, la situación de verdadero privilegio en que se encuentran hoy las compañías extranjeras frente a los armadores nacionales, y que les permite hacerles una competencia realmente ruinosa.

Consiste el privilegio en lo siguiente:

La Compañía Sud Americana de Vapores, sobre un capital de \$ 7.500.000 oro de 18 d., pagó en 1920 por contribución sobre el capital \$ 288.900.09; la Compañía Nacional de Vapores, sobre un capital de £ 200.000, pagó \$ 20.033.40; la firma de C. Pinto y Compañía, armadora, sobre un capital de £ 40.000, pagó \$ 3.470, mientras tanto la Compañía Inglesa de Vapores no pagó un centavo sobre capital y sólo \$ 12.000 por capítulo de patente sobre sus oficinas.

En iguales condiciones se encuentran las otras compañías extranjeras de vapores.

Ahora, pregunto a la Honorable Cámara, si esto constituye o no un privilegio en favor de las compañías extranjeras.

Antes de terminar, me resta ocuparme de otro aspecto de capital importancia relacionado íntimamente con la necesidad de proteger nuestra Marina Mercante y darle el desarrollo que le permita una vida próspera y estable.

Este aspecto es la estrechísima vinculación que existe entre la seguridad exterior de la Nación y el desarrollo de su Marina Mercante.

La historia patria nos enseña que desde el comienzo de su vida independiente fueron las expediciones navales libertadoras las que aseguraron en forma definitiva la República de Chile, más aún la independencia misma de la América.

La frase gráfica del Director O'Higgins poniendo en las tablas de las naves el destino de

América, es un símbolo cuya verdad perdura en nuestros días. Cuando la Nación fué amagada por el enemigo el año 79 la Escuadra mercante chilena ayudó en forma eficiente al Ejército y a la Marina, siendo su cooperación en la guerra uno de los factores del éxito, pues sin los transportes nacionales no habrían podido llegar a Lina nuestros ejércitos victoriosos.

La guerra europea que acaba de sufrir la humanidad, nos repite la misma enseñanza.

El Almirante Jelliffe lo ha expresado categóricamente: el triunfo de los aliados habría sido imposible sin la cooperación de la Marina Mercante de Inglaterra y de Estados Unidos que permitieron el transporte de ejércitos, armamentos y viveres.

Termino, señor Presidente, manifestando que estas y muchas otras razones de orden económico, que no he tratado para abreviar el debate, forman mi conocimiento de que este proyecto es de gran importancia y que contribuirá eficazmente a la prosperidad del país y que propenderá a la creación de nuevas fuentes de riqueza. Por consiguiente, yo daré mi voto a este proyecto, y rogaría a la Honorable Cámara que no prolongara más el debate, y entrara de una vez a la votación.

Yo apeló al patriotismo de los señores senadores para tomar esta resolución. Hoy, como ayer y como siempre, el porvenir de Chile está en el mar. Protejamos nuestra Marina, hagámosla grande y próspera, ya que como los venecianos de la historia, nosotros también podemos repetir: "la patria está en la nave".

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — ¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votación el proyecto en general.

Si no se pide votación, se dará por aprobado.

Queda aprobado en general el proyecto.

La discusión particular podría iniciarse en la sesión próxima, salvo que el Senado quiera entrar desde luego a ella.

El señor ZANARTU (don Héctor). — Entremos desde luego a la discusión particular.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Perfectamente.

En discusión el artículo 1.º, conjuntamente con la indicación formulada por el que habla para sustituir todos los artículos del proyecto por un artículo único.

El señor SECRETARIO. — El artículo 1.º del proyecto dice así:

"Artículo 1.º Seis meses después de la promulgación de la presente ley, el transporte de carga entre los puertos de la República quedará reservado a las naves chilenas.

Sin embargo, el Presidente de la República podrá conceder, a título de reciprocidad, el derecho de hacer el cabotaje en las costas de la República a las naves de otras naciones surame-

ricanas en que se haya otorgado igual franquicia a las naves chilenas".

El señor Presidente ha propuesto que todos los artículos del proyecto se sustituyan por el siguiente artículo único:

"Artículo único. Sustitúyese el inciso primero del artículo 6.º de la ley N.º 3219, de 9 de Febrero de 1917, por el siguiente:

Desde el 1.º de Enero de 1923 el transporte de carga entre los puertos de la República quedará reservado exclusivamente a las naves nacionales".

El señor RIVERA. — Yo acepto la indicación del señor Presidente como una modificación respecto del inciso primero del artículo en debate, pero no me atrevería a aceptarla como única disposición del proyecto.

Las razones en que el señor Presidente ha fundado su indicación las considero perfectamente procedentes y justas, y la indicación misma va encaminada a dar tiempo para que el tonelaje nacional pueda prepararse a fin de hacer por sí solo el servicio de cabotaje; y en seguida importa en su parte moral una relativa consideración respecto de las compañías extranjeras que vienen haciendo el servicio de navegación en nuestras costas desde hace muchos años, especialmente la Compañía Inglesa, a la cual se va a privar con el acuerdo, supongo que unánime, del Senado de una seguridad que le daba la ley de 1917.

Desde luego, hay que tomar en cuenta, para justificar esta prórroga de seis meses en la vigencia de la reserva del cabotaje, que puede demorar algún tiempo el despacho de esta ley, de manera que en realidad no se alterará gran cosa la fecha en que deba ella comenzar a regir, como quiera que el señor Presidente ha señalado día para el comienzo del privilegio.

Eso por lo que respecta al inciso primero. En cuanto al inciso segundo, yo quiero aclarar una duda que él me sugiere. A mi juicio, la disposición de ese inciso puede afectar a una cláusula de reciprocidad que se consigna generalmente en los tratados.

Es cierto que hace muchos años fueron desahuciados los tratados que habíamos celebrados con algunas potencias de Europa, pero también lo es que yo no sé si ese desahucio quedó práctica y virtualmente suspendido, de modo que antes de tomar una resolución sobre este punto convendría oír la opinión del señor Ministro de Relaciones Exteriores acerca de la vigencia de esos tratados. Cuando yo desempeñé la Sub-Secretaría de Relaciones Exteriores estaba vigente el tratado con Cerdeña, que después de la unificación de la Italia, pasó a ser el Tratado de Chile con el Reino Unido de Italia; y que estaban vigentes también los tratados con Inglaterra y con Prusia, que después de la constitución del Imperio Alemán, pasó a ser el tratado con Alemania.

En todos esos convenios contractuales internacionales, se contempla la cláusula llamada "de la nación más favorecida", según la cual las partes contratantes se avienen a concederse recíproca-

mente todas las facilidades que por cualquier circunstancia otorguen en el transcurso del tiempo a otra nación.

Si esos tratados están vigentes, y si contienen esa cláusula, es evidente que el inciso 2.º del artículo 1.º del proyecto abriría la puerta para que las naciones respectivas exigieran el respeto de ellos en orden a la situación de la nación más favorecida. Si el desahucio de esos tratados se hubiera llevado a efecto, ellos habrían caducado, pues consultaban una cláusula según la cual, expirado el plazo tal o cual, continuarían rigiendo si en un término dado no eran desahuciados por las partes contratantes. Si ese desahucio se hizo en 1891, querría decir que mis observaciones no tendrían alcance práctico; pero, en caso contrario, si los tratados existen y están vigentes, tengo la convicción de que las potencias marítimas respectivas, es decir, Alemania, Italia e Inglaterra, podrían, en conformidad a la disposición del inciso 2.º del artículo propuesto por el señor Presidente, acogerse a la cláusula de la nación más favorecida.

El señor VALENZUELA. — Permítame el Honorable Senador una breve interrupción.

De manera que si Chile, por ejemplo, llegara a celebrar un convenio con el Perú para que el comercio de cabotaje de ambos países se hiciera solamente por naves chilenas y peruanas, en conformidad a la cláusula de la nación más favorecida que contienen los tratados a que Su señoría ha aludido, ¿tendríamos que hacer extensivas esa misma facilidad a las naciones con las cuales

habíamos celebrado esos tratados? Me parece que esto sería inaceptable.

El señor RIVERA. — La observación que formula Su Señoría pone de manifiesto el absurdo que en algunos casos importa la cláusula de la nación más favorecida, pero ella tiene que aplicarse según el respectivo convenio internacional.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Permítame el Honorable Senador. Ante todo iba a observar a Su Señoría, que ya ha llegado la hora, y en seguida, respecto de las observaciones que Su Señoría acaba de formular, que el inciso segundo del artículo en debate es exactamente igual al mismo inciso del inciso 6.º de la ley vigente. Recuerdo que cuando se discutió este artículo dió lugar a observaciones análogas a las que Su Señoría acaba de hacer, y se dejó entonces perfectamente establecido que todos los tratados a que Su Señoría se ha referido estaban ya desahuciados.

El señor RIVERA. — Agradezco al señor Presidente la explicación que se ha servido darme.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — El señor Senador podrá continuar desarrollando sus observaciones en la sesión próxima.

El señor RIVERA. — Casi nada más tengo que decir, pero me acojo a la insinuación de Su señoría.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Se levanta la sesión.

Se levantó la sesión.

Antonio Orrego Barros,  
Jefe de la Redacción.

