

# Sesión 48.a extraordinaria en 20 de Diciembre de 1921

## PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES CLARO SOLAR Y CORREA OVALLE

### SUMARIO

El señor Rivera formula diversas observaciones relacionadas con las elecciones municipales de Quilpué y Villa Alemana. — A indicación del Ministro de la Guerra se aprueban sobre tabla los proyectos de suplemento a los ítems 84 y 85 del Presupuesto de Guerra. — Continúa la discusión del proyecto sobre reserva del cabotaje. — Se levanta la sesión.

### ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Aguirre Cerda Pedro	Huneus Francisco
Briones Luco Ramón	Letelier Silva Pedro
Bulnes Gonzalo	Lyon Peña Arturo
Concha Luis Enrique	Ochagavía Silvestre
Echenique Joaquín	Quezada A. Armando
Errázuriz Jorge	Rivera Guillermo
Garnham Luis	Valenzuela Régulo
Gatica Abraham	Zañartu Enrique
González E. Alberto	Zañartu Héctor

Y el señor Ministro de Guerra y Marina.

### ACTA

Sé leyó y fué aprobada la siguiente:

Sesión 47.a Extraordinaria en 19 de Diciembre de 1921

Asistieron los señores: Claro, Correa, Aguirre, Alessandri, Barros, Briones, Bulnes, Concha S. don Juan E., Concha don Luis E., Echenique, Errázuriz Tagle, Freire, Gatica, González Errázuriz, Huneus, Lyon, Ochagavía, Quezada, Rivera, Zañartu don Enrique y los señores Ministros de Hacienda y de Guerra y Marina.

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

### Mensajes

Uno de S. E. el Presidente de la República, en el cual comunica que ha resuelto incluir

entre los asuntos de que puede ocuparse el Congreso en el actual período de sesiones extraordinarias, el proyecto sobre creación de un segundo juzgado de letras en el departamento de Temuco.

Se mandó archivar.

### Informe

Uno de la Comisión de Policía Interior, recaído en el proyecto de la Honorable Cámara de Diputados, sobre prórroga de los efectos de la ley N.º 3657, de 6 de Setiembre de 1920, sobre gratificación al personal de empleados del Congreso Nacional.

Quedó para tabla.

A petición del señor Presidente, se acuerda dejar constancia en el acta de la presente sesión, de la aceptación que prestó el Senado con fecha 13 del actual a la invitación de la Cámara de Diputados para formar una Comisión Mixta Especial de Senadores y Diputados con el objeto de estudiar el Código de Trabajo y demás proyectos sobre legislación social pendientes de la consideración del Congreso.

El señor Concha don Enrique ruega a la Comisión de Ferrocarriles tenga a bien evacuar su informe acerca del proyecto sobre construcción del Ferrocarril de Las Cabras a San Antonio.

El señor Errázuriz don Jorge adhiere a esta petición.

El señor Huneus ruega a la Comisión respectiva tenga a bien evacuar su informe acerca de una solicitud de la Municipalidad de Ñuñoa con que somete a la aprobación del Senado el contrato sobre tracción y alumbrado eléctrico celebrado con la Compañía de Tranvías.

El señor Aguirre ruega también a la Comisión respectiva tenga a bien evacuar su infor-

me sobre el proyecto de ley relativo a la construcción de habitaciones para obreros en Talcahuano.

El señor Freire ruega al Senado tenga a bien acordar se dirija oficio al señor Ministro del Interior recomendándole el pronto envío al Congreso de un proyecto de ley que conceda un auxilio a la familia del ex-Gobernador de Los Andes, don Manuel Mañones, muerto en el desempeño de las funciones de su cargo.

El señor Concha don Enrique fórmula indicación para que se discuta sobre tabla el proyecto de ley iniciado en un Mensaje del Presidente de la República, el cual se autoriza a la Comisión de Alcaldes de Magallanes para erigir, por suscripción popular, en la ciudad de Punta Arenas, un monumento a la memoria del ex-jefe letrado del territorio, don Waldo Seguel; que fué eximido del trámite de Comisión en una sesión anterior.

El señor Alessandri don José Pedro, a nombre del señor Ministro de Hacienda, formula indicación para que se destine la Orden del Día de la presente sesión a continuar la discusión del proyecto aprobado por la Cámara de Diputados por el cual se autoriza al Presidente de la República para contratar un empréstito. Se dan por terminados los incidentes.

Con el asentimiento de la Sala, se acuerda dirigir, en la forma acostumbrada, el oficio solicitado por el Honorable Senador por Bío-Bío.

La indicación del señor Concha don Luis Enrique y la del señor Alessandri don José Pedro, se dan tácitamente por aprobadas.

En conformidad al acuerdo antes adoptado, se pone en discusión general y particular y se da tácitamente por aprobado, el siguiente

#### PROYECTO DE LEY:

"Artículo único. Autorízase a la Comisión de Alcaldes de Magallanes para erigir, por suscripción popular, en la ciudad de Punta Arenas, un monumento a la memoria del ex-jefe del Territorio, don Waldo Seguel."

Entrando a la Orden del Día, se pone en discusión particular por haber sido ya aprobado en general en sesión de fecha 16 del actual, el proyecto de ley aprobado por la Cámara de Diputados en que se autoriza al Presidente de la República para contratar un empréstito que produzca hasta la suma de cien millones de pesos en billetes, y otro que produzca hasta la cantidad de un millón quinientas mil libras esterlinas.

Considerado el artículo 1.º, conjuntamente

con las modificaciones que propone la Comisión en su informe respectivo, usan de la palabra los señores Briones, Huneeus, Ministro de Hacienda, el señor Presidente, Errázuriz Tagle, Correa, Echenique, Alessandri don José Pedro y Concha don Enrique.

Cerrado el debate se da tácitamente por aprobado el inciso 1.º, con la modificación que propone la Comisión.

El inciso 2.º y las letras a), b) y c), se dan tácitamente por desechados.

El señor Presidente declara que se abstiene de votar.

Por haber llegado el término de la primera hora, se suspende la sesión.

A segunda hora, continúa la discusión del proyecto y considerado el artículo 2.º, se da tácitamente por aprobado, absteniéndose también de votar el señor Presidente.

Se pone en seguida en discusión el artículo 3.º, conjuntamente con la modificación que propone la Comisión.

Usan de la palabra el Honorable Senador por Concepción, señor Zañartu, y el señor Ministro de Hacienda.

Cerrado el debate, el señor Zañartu pide votación nominal para el artículo del proyecto.

Tomada la votación, resulta aprobado por doce votos contra uno y dos abstenciones.

Votan por la afirmativa los señores: Alessandri don José Pedro, Barros, Briones, Concha don Luis, Correa, Echenique, Errázuriz Tagle, Freire, González, Huneeus, Lyon y Ocha-gavía.

Vota por la negativa el señor Zañartu don Enrique.

Se abstuvieron de votar el señor Presidente y el señor Concha don Enrique.

La modificación que propone la Comisión a este artículo, se da tácitamente por aprobada.

En discusión el artículo 4.º, usan de la palabra el señor Echenique y el señor Ministro de Hacienda.

Cerrado el debate, se da tácitamente por aprobado con la abstención del señor Presidente.

El artículo 5.º del proyecto se da también tácitamente por aprobado, absteniéndose de votar el señor Presidente.

En discusión el artículo nuevo que propone agregar la Comisión a continuación del anterior, se da tácitamente por aprobado, absteniéndose de votar el señor Presidente y el señor Errázuriz Tagle.

El artículo 6.º del proyecto se da tácitamente por aprobado con la abstención del señor Presidente.

El proyecto aprobado con las modificaciones ha quedado en los términos siguientes:

#### PROYECTO DE LEY:

"Artículo 1.º Se autoriza al Presidente de la República, por el término de un año, para contratar un empréstito que produzca hasta la

suma de ochenta millones de pesos en billetes, y otro que produzca hasta la cantidad de un millón quinientas mil libras esterlinas.

Artículo 2.º El empréstito en billetes podrá efectuarse, a opción del Presidente de la República, por la contratación de mutuos o de cuentas corrientes bancarias o por la emisión de letras de Tesorería renovables o de bonos.

Podrá recurrirse a una o más de las formas indicadas, fraccionando la operación entre ellas.

Las obligaciones mencionadas podrán devengar un interés anual hasta de ocho por ciento (8%), se amortizarán en un plazo no menor de cinco años ni mayor de diez y estarán exentas de todo impuesto fiscal o municipal.

Artículo 3.º Los bonos y las letras de Tesorería servirán a los Bancos nacionales para caucionar el retiro de los Vales de Tesorería a que se refiere la ley número 2,912, de 3 de Agosto de 1914.

Dichos Bancos podrán retirar los expresados Vales con garantía de los bonos o letras de este empréstito hasta concurrencia del setenta y cinco por ciento de su capital pagado, incluyéndose los Vales que se hubieren retirado, en conformidad a las leyes anteriores.

Los Bancos pagarán al Fisco sobre los vales que retiren, en conformidad a la presente ley, un interés de seis por ciento (6%) anual.

Para los efectos de este artículo, se prorroga la vigencia de la mencionada ley número 2,912, de 3 de Agosto de 1914, hasta la amortización total de los bonos o letras que se emitan en conformidad al artículo 2.º

Artículo 4.º El Presidente de la República podrá contratar el empréstito en libras esterlinas a un interés que no exceda del ocho por ciento (8%) al año, ya sea en cuenta corriente o en la forma usual de emisión de bonos.

Artículo 5.º El producto del empréstito en libras esterlinas a que se refiere el artículo que precede, podrá depositarlo el Presidente de la República en cuentas corrientes en Bancos de Londres o Nueva York, y deberá destinarlo al servicio de las obligaciones en oro del Estado.

Artículo 6.º El producto correspondiente al quince por ciento (15%) de los derechos de internación a que se refiere el artículo 1.º de los transitorios de la ley número 3,066, de 1.º de Marzo de 1916, y el artículo 4.º de la ley número 3,684, de 12 de Noviembre de 1920, se aplicará desde la fecha en que queden canceladas las obligaciones a que actualmente está destinado, a la amortización del empréstito en moneda corriente cuya contratación se autoriza por esta ley.

Los fondos provenientes del indicado quince por ciento (15%) de los derechos de internación, se mantendrán en cuenta bancaria especial a la orden del Director del Tesoro.

El saldo que sea necesario para completar el servicio que demanden los empréstito auto-

rizados por la presente ley, se consultará actualmente en la Ley de Presupuestos.

Artículo 7.º Esta ley comenzará a regir desde su publicación en el "Diario Oficial".

El señor Barros, con el asentimiento de la Sala, ruega al señor Ministro de Hacienda tenga a bien preocuparse en hacer emitir moneda divisionaria, que se ha hecho muy escasa y dificulta las pequeñas transacciones.

El señor Ministro de Hacienda contesta al Honorable Senador por Linares que atenderá con el mayor agrado la petición de Su Señoría y ruega en seguida al Honorable Senado tenga a bien discutir en el tiempo que resta de la presente sesión el proyecto de ley por el cual se autoriza al Presidente de la República para que proceda a designar una Comisión Especial encargada de estudiar la reorganización de los servicios públicos.

Con el asentimiento de la Sala, así se acuerda.

Se pone, en consecuencia, en discusión particular el referido proyecto que había sido ya aprobado en general en sesión de fecha 14 del actual.

Considerado el artículo 1.º del proyecto de la Comisión, conjuntamente con el artículo de igual número del contra-proyecto presentado por el señor Rivera, este mismo señor Senador formula indicación para que en el inciso 3.º del artículo de su contra-proyecto se sustituyan las palabras finales: "y las facultades inspectivas, etc.", por las siguientes: "la cual tendrá las facultades de inspección que sean necesarias para el buen desempeño de su cometido.

Usan en seguida de la palabra los señores Echenique, Concha don Enrique, Huneeus, Rivera, Buñes y Lyon.

Este último señor Senador formula indicación para que se reduzca a cinco el número de miembros de la Comisión y el gasto a ochenta mil pesos.

El señor Buñes propone que la Comisión sea gratuita y que tenga secretario remunerado.

El señor Lyon propone que los miembros de la Comisión sean parlamentarios.

De acuerdo con las ideas manifestadas, el señor Presidente somete a la consideración de la Sala la siguiente redacción para el artículo en debate:

"Artículo 1.º Autorízase al Presidente de la República para designar una Comisión de cinco miembros que estudie la organización general de los servicios públicos, creados tanto por la Ley de Presupuestos como por leyes de carácter permanente.

El Presidente de la República señalará las normas para el funcionamiento de la Comisión, la cual tendrá las facultades de inspección que sean necesarias para el buen desempeño de su cometido."

Por asentimiento unánime se aprueba el artículo en los términos propuestos.

Se levanta la sesión.

## CUENTA

## Se dió cuenta:

1.º De los siguientes informes de la Comisión de Presupuestos:

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Presupuestos ha considerado el proyecto de ley, aprobado por la H. Cámara de Diputados, que concede un suplemento de \$ 3.734,521 para el ítem 84 de la Partida 3.ª del Presupuesto de Guerra vigente, debiendo deducirse estos fondos de la mayor entrada calculada proveniente del premio del oro.

El ítem 84 tiene por objeto proveer a los gastos de alimentación de la tropa del Ejército, durante el año en curso.

Acerca de la necesidad de conceder este suplemento, la Comisión oyó al señor Ministro de la Guerra.

Las razones aducidas por el señor Ministro y que será llevadas por él al seno de la H. Cámara, aconsejan despachar favorablemente el proyecto de que se trata.

El gasto que se autoriza ha sido tomado en consideración entre las necesidades que deberán satisfacerse con los fondos que producirá el empréstito cuya contratación ha sido ya autorizada por la H. Cámara de Diputados y que actualmente pende de vuestra consideración.

En mérito de lo expuesto, tenemos el honor de proponeros que prestéis vuestra aprobación al proyecto en informe en los mismos términos en que lo ha hecho la otra Cámara.

Sala de la Comisión, a 15 de Diciembre de 1921.— **Pedro Correa O.— Abraham Gatica.— Joaquín Echenique.— Manuel Cerda, Secretario.**

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Presupuestos ha estudiado el proyecto de ley de H. Cámara de Diputados que concede un suplemento de \$ 1.417,456.67 al ítem 85 de la Partida 3.ª del Presupuesto de Guerra vigente, relativo a forraje y talaje del ganado del Ejército.

El presupuesto en vigor consulta para atender esos gastos la suma de \$ 3.481,148, suma que ha resultado insuficiente, porque el costo total de alimentación de 8,356 animales, tomando como base el precio de las propuestas públicas aceptadas, en el año en curso, ascienden a la cantidad de \$ 5.047,332.67.

Se ha producido, pues, un déficit de \$ 1.417,456.67 que se adeuda a los proveedores, por lo que se hace necesario suplementar el referido ítem con la cantidad apuntada.

La Comisión ha oído las explicaciones dadas sobre el particular por el señor Ministro de la Guerra, y tomando en consideración que la cantidad que se requiere para cubrir este gasto ha sido incluída entre las obligaciones que deben satisfacerse con los fondos provenientes del empréstito últimamente autorizado por la H. Cámara de Diputados y que se encuentra pendiente

de vuestra resolución, estima que debe concederse el suplemento solicitado.

Por las razones expuestas, tenemos el honor de proponeros que prestéis vuestra aprobación al proyecto de ley en informe, en los mismos términos en que lo ha hecho la H. Cámara de Diputados.

Sala de la Comisión, a 15 de Diciembre de 1921.— **Pedro Correa.— Joaquín Echenique.— Abraham Gatica.**

2.º De la siguiente solicitud:

Soberano Congreso:

Víctor Araya Lagos, Martillero de Hacienda, domiciliado en Victorino Lastarria 316, al Soberano Congreso respetuosamente expone:

Que ha sido honrado por el Gobierno de la República del Paraguay para desempeñar el cargo de Cónsul de dicha República en Santiago de Chile.

A fin de no perder, por el ejercicio de estas funciones, mi calidad de ciudadano chileno, de acuerdo con lo que dispone el art. 9 (11) de la Constitución Política del Estado, al Soberano Congreso suplico se sirva autorizarme para desempeñar el indicado cargo de Cónsul de la República del Paraguay en Santiago.—**Víctor Araya Lagos.**

## ELECCIONES MUNICIPALES EN QUILPUE Y

## VILLA ALEMANA

El señor RIVERA.— En una sesión anterior, señor Presidente, pedí que se anunciara para el cuarto de hora de fácil despacho un proyecto de ley que manda practicar elecciones municipales en la comuna de Quilpué y en la de Villa Alemana, de nueva creación, proyecto que, aprobado antes por el Senado, había sido modificado por la Cámara de Diputados.

Las palabras que empleé para procurar la rápida aprobación de las modificaciones, dieron origen en la Cámara de Diputados a un incidente bastante molesto para mí, y que me obliga a decir algo, ya que la veracidad de un miembro del Senado quedó en tela de juicio.

Dije al Senado que yo me había preocupado de que la Cámara de Diputados arreglara el proyecto, y que, para el efecto, me había dirigido al Presidente de la Cámara, privadamente.

Con este motivo, el Honorable señor Salas Romo, Presidente de la Comisión respectiva, y el señor Presidente de la Cámara dijeron no haber recibido insinuación alguna mía. El señor Salas Romo se manifestó, además, muy ofendido con que se le quisiera arrebatar un verdadero triunfo parlamentario.

Yo nada supe el Jueves en el día de este incidente, y, por eso, no rectifiqué inmediatamente; pero, noticiado privadamente en Valparaíso de lo ocurrido, dirigí al Presidente de la Cámara de Diputados el siguiente telegrama:

"Diciembre 16 de 1921.— Señor Carlos A. Ruiz, Presidente Cámara Diputados.— Santiago. Adviértente declaración usted no haber re-

cibido insinuación alguna más relacionada proyecto elecciones Quilpué, Villa Alemana. Reuna sus recuerdos. Usted recibió carta mía sobre el particular, pues tengo fecha certificada del correo, y Secretario Cámara señor Errázuriz díjome carta había sido entregada Presidente Comisión. Como aparezco desautorizado en asunto tan insignificante, pero que tiene importancia en cuanto a haberlo comunicado yo a vecinos Quilpué, agradecería, previa consulta Secretario Diputados, una rectificación y una respuesta a este telegrama. Asegúrole no he tenido, ni remotamente, intención disputar señor Salas Romo gloriosa paternidad modificaciones. Atentos saludos.—**Guillermo Rivera**”.

Debo advertir que mi carta es de fecha de 27 de Agosto.

Mi Honorable y distinguido amigo el señor Ruiz tuvo la gentileza de contestarme con la siguiente amabilísima carta, que mucho agradezco:

“Santiago, 16 de Diciembre de 1921.—Señor don Guillermo Rivera.—Valparaíso.—Mi respetado amigo: En respuesta a su cablegrama de fecha de hoy, me es grato decirle que no tengo el más remoto recuerdo de haber recibido la carta a que usted alude, relativa a las elecciones de municipales en Quilpué y Villa Alemana.

Ello explica el error en que yo he incurrido. No obstante, la sola afirmación que usted me hace sería suficiente para mí y me haría pensar que soy yo el equivocado; pero, a mayor abundamiento, el señor Secretario de la Cámara me dice recordar también que yo le hablara de la carta de usted, y aún le rogué llevar a cabo una gestión de acuerdo con ella. No cabe duda, pues, de que usted está en lo justo y yo estaba en un error, que lamento vivamente por el desagrado que haya podido ocasionarle a mi distinguido jefe y amigo.

Espero que mi explicación le satisfaga y ordene a su S. S. y amigo afmo. (Firmado).—**C. A. Ruiz**.”

Antes de recibir yo, Honorable Presidente, esta respuesta del señor Ruiz, el señor Diputado por Limache, don Guillermo Azócar, declaró en Valparaíso el mismo día Viernes, ante don Luis Ferreira y un hijo mío, que el Presidente de la Cámara le había leído mi carta en presencia del señor Salas Romo, Presidente de la Comisión, y todavía les dijo: a mí me consta que estaba presente el señor Salas Romo, no me consta que haya oído la lectura, pero me consta que hizo estas modificaciones.

Pues bien, yo quiero dar cuenta de estos antecedentes para que se incorporen en el “Boletín de Sesiones” de esta Cámara y a fin de que, aunque se trate de un asunto tan insignificante, no aparezca jamás en duda ante la opinión la veracidad de un miembro del Senado. Y sin ningún celo para disputar al señor Salas Romo la muy honrosa y legítima paternidad de las modificaciones, yo quiero insistir ante la Cámara en la conveniencia de que se coloque este negocio en la tabla de fácil despacho de la se-

sión de esta tarde. No se despachó él en la sesión en que estuvo en tabla por la circunstancia de que el Honorable Senador por Santiago, señor Echenique, manifestó que deseaba estudiar detenidamente el proyecto. Entiendo que el señor Senador habrá concluido ya ese estudio; tiempo más que suficiente ha tenido para ello.

En consecuencia, dejando perfectamente aclarada la verdad de las expresiones vertidas en la Cámara, pues si bien es cierto que el Honorable señor Ruiz no recuerda esta carta, no es menos cierto que reconoce que el señor Secretario de esa Cámara practicó, por encargo de él mismo, una gestión relacionada con dicha carta. Tal gestión no fué otra que que ésta: el señor Secretario se puso al habla conmigo y me dijo que el Presidente de la Cámara le había encargado entregar la carta,—que es muy interesante y contiene los conceptos necesarios para hacer las modificaciones del proyecto,—al Presidente de la Comisión, señor Salas Romo.

Corregido este defecto de memoria de los Honorables Diputados con la documentación de que he dado cuenta, reitero al señor Presidente mi petición de anunciar para el cuarto de hora de fácil despacho de la sesión de esta tarde el proyecto sobre elección en Quilpué y Villa Alemana.

#### TABLA DE FACIL DESPACHO

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — El proyecto a que se refiere Su Señoría conserva el primer lugar y lo conserva en la tabla de los asuntos de fácil despacho.

Vuelvo a anunciar para la sesión de esta tarde todos los proyectos que figuran en la tabla de los asuntos de fácil despacho, incluso los proyectos de suplementos al Presupuesto del Ministerio de Guerra, de cuyos informes se ha dado cuenta hoy.

#### PREFERENCIA

El señor CLARO LASTARRIA (Ministro de Guerra y Marina). — Deseo formular indicación, señor Presidente, para que se discutan sobre tabla los dos proyectos de suplementos al Presupuesto del Ministerio de Guerra, en atención a que no ocuparán mucho tiempo y por ser de carácter muy urgente.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — El Senado ha oído la indicación formulada por el Honorable Ministro de Guerra y Marina.

El señor ZAÑARTU (don Enrique). — Yo acepto la indicación del Honorable Ministro de Guerra, siempre que el tiempo que ocupe la discusión de estos dos proyectos no disminuya sensiblemente el que debemos dedicar al proyecto que figura en la Orden del Día.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Si no hubiera inconveniente por parte del Senado, daría por aceptada la indicación del Honorable Ministro de Guerra, en la forma indicada por el Honorable Senador por Concepción. Queda así acordado.

Ofrezco la palabra antes de la Orden del Día.

Terminados los incidentes.

### SUPLEMENTOS

• El señor SECRETARIO.— Da lectura al informe de la Comisión de Presupuestos que termina recomendando la aprobación del siguiente

#### PROYECTO DE LEY:

"Artículo único. Concédese un suplemento de un millón cuatrocientos diecisiete mil cuatrocientos cincuenta y seis pesos sesenta y siete centavos al ítem 85 de la partida 3.ª del Presupuesto de Guerra vigente.

"El gasto que importe esta ley se imputará a la mayor entrada de la calculada proveniente del premio del oro".

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

Si no se pide votación, daré por aprobado el proyecto.

Aprobado.

El señor SECRETARIO.— Da lectura a otro informe de la Comisión de Presupuestos que termina recomendando la aprobación del siguiente

#### PROYECTO DE LEY:

"Artículo único. Concédese un suplemento de tres millones setecientos treinta y cuatro mil quinientos veintidós pesos al ítem 84 de la partida 3.ª del Presupuesto de Guerra vigente.

"El gasto que importe esta ley se imputará a la mayor entrada de la calculada proveniente del premio del oro".

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — En discusión general y particular el proyecto.

El señor CONCHA (don Luis Enrique). — Desearía alguna explicación sobre este asunto.

El señor CLARO LASTARRIA (Ministro de Guerra y Marina). — El proyecto en debate, que se refiere a la alimentación de la tropa, se debe a que al discutirse en la sub-Comisión Mixta, el gasto que ese servicio demandaría, no se consignaron en su integridad los fondos que se necesitaban con ese objeto, a fin de encuadrar el Presupuesto de Guerra dentro de la cuota que le había sido asignada; pero se manifestó en la Comisión Mixta que el Gobierno acudiría al Congreso en demanda de esos fondos en cuanto fueran necesarios.

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

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

Aprobado.

El señor CLARO LASTARRIA (Ministro de Guerra y Marina). — Rogaría al señor Presidente se sirviera solicitar el acuerdo del Honorable Senado para tramitar los dos proyectos que se acaban de aprobar sin esperar la aprobación del acta.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Si no hay inconveniente, se procederá en la forma que indica el señor Ministro.

Queda así acordado.

### RESERVA DEL CABOTAJE

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Entrando a la Orden del Día, corresponde seguir ocupándose del proyecto sobre reserva del cabotaje a la Marina Mercante Nacional.

Está en discusión el artículo 2.º, conjuntamente con las indicaciones que se van a leer.

El señor SECRETARIO. — El señor Huneus ha formulado indicación para redactar el inciso primero de dicho artículo en los términos siguientes:

"Desde la fecha que el comercio de cabotaje quede reservado a la Marina Mercante Nacional, las tarifas máximas de carga que rijan en este comercio, serán fijadas en normas generales por el Presidente de la República comprendiendo las de lanchaje y muellaje y no podrán ser alteradas sino con aviso previo de un año".

El señor Garnham ha formulado indicación para sustituir en el inciso primero del artículo, las palabras "de pasajes" por éstas otras "y fletes de pasajeros" y suprimir además, las palabras "y muellaje".

El señor Errázuriz Tagle ha formulado indicación para agregar al artículo en discusión el siguiente inciso:

"Las tarifas máximas no podrán alzarse en ningún caso a más de un 30 por ciento sobre las primeras que se hubieren fijado al entrar en vigencia esta ley".

El señor Quezada, para que la idea consultada en el inciso 3.º se mantenga en los siguientes términos:

"Art. 2.º Toda infracción de la prohibición impuesta a los armadores o propietarios de navés que hagan el cabotaje, por el artículo 5.º de la ley N.º 3,219, de 29 de Enero de 1917, será penada con una multa equivalente al cuádruplo de la cantidad indebidamente percibida". Y, por último, indicación del señor Presidente para que en caso de ser aprobada la del señor Huneus, o el artículo del proyecto, se agregue después de la palabra "Nacional", la siguiente frase: "Y durante los primeros cinco años siguientes".

El señor LYON. — El estudio de este artículo 2.º del proyecto ha dado lugar a una larga y minuciosa discusión, debido a que el Senado, teme por una parte que si se deja en libertad a los navieros para fijar las tarifas, suban éstas en una proporción inconveniente, y por otra parte, que si se procede con demasiada estrictez al fijar las tarifas, pueda esto alejar a los capitales de los negocios de navegación, y por lo tanto, que se vaya en contra del espíritu de esta ley, que es el de propender al mejoramiento y desarrollo de la Marina Mercante Nacional.

Para evitar un alza exagerada de las tarifas, el artículo 2.º del proyecto establece que el Presidente de la República deberá, de acuerdo con los armadores, fijar las tarifas máximas. Esta disposición ha merecido diversas observaciones de los señores Senadores, por considerarse, por algunos de ellos, como cosa inconveniente que el Estado intervenga en forma tan

precisa en cuestiones de interés particular. Hoy día, en efecto, las tarifas se discuten entre los navieros y los comerciantes que mandan sus mercaderías de un puerto a otro de la República, y mantener en lo posible el libre juego de los intereses particulares respetando la conveniencia de comerciantes y armadores, me ha parecido a mí que era el propósito que debíamos tratar de realizar.

Dentro de esta idea había pensado que sería aceptable que estas tarifas fuesen fijadas por una Comisión compuesta por representantes de los navieros y del comercio, presididos por el Director del Territorio Marítimo, y me he resuelto a presentar la siguiente indicación para agregar después de las palabras "las tarifas máximas de carga y de pasajes que rijan en este comercio serán fijadas", la frase: "con aprobación de un Consejo compuesto de dos representantes de los dueños de barcos de cabotaje, de uno de la Asociación Salitrera, de otro de la Sociedad Nacional de Agricultura, y presidido por el Director del Territorio Marítimo. Estas tarifas comprenderán las de lanchaje y las de muelleaje".

Una vez fijadas las tarifas, no veo qué necesidad hay en obligar a los navieros y a los que pueden interesarse en el negocio de cabotaje a fijar las tarifas en cada caso particular; no veo por qué un dueño de naves que inicie el negocio de cabotaje tenga que pedir la aprobación de sus tarifas si ellas son inferiores a las ya fijadas. Debería establecerse la fijación de las tarifas solo en el caso de que una Compañía de navegación o los dueños de buques, por servicios especiales que hubieran de desempeñar, se vieran obligados a exigir tarifas más elevadas que las existentes; pero, si se contentaran con tarifas inferiores a las establecidas, no habría para qué exigir ninguna aprobación de ellas. Me parece que ésta sería una traba inútil puesta, a la libertad del comercio marítimo. Por lo tanto, yo propondría también esta otra modificación del artículo:

"Con posterioridad a la aprobación de las tarifas, quedarán exentos de este trámite los dueños de naves que ingresen al servicio de cabotaje, siempre que los fletés que ellos cobren no sean de un valor superior al estipulado por el Consejo".

En la indicación que he hecho se ha suprimido la palabra "anualmente". No quiero hacer indicación a este respecto porque creo que la idea está ya contemplada en la indicación del Honorable Senador por Santiago, señor Huneeus. Creo como Su Señoría que no es conveniente que se estén fijando las tarifas anualmente, ya que ello contribuiría, sin duda, a alejar a los capitalistas del negocio de transportes marítimos. En efecto, ¿quién querría entrar en un negocio cuya base, que son las tarifas, dependiera exclusivamente de la voluntad de determinada utilidad que podría modificarla a su antojo?

El señor ZANARTU (don Enrique).—Veo con satisfacción que, a medida que avanza el debate, van cristalizándose las ideas y vamos poniéndonos de acuerdo.

Voy a permitirme modificar la muy interesante indicación que acaba de formular el Honorable Senador por Aconcagua en la forma que paso a expresar. Me parece que debe ser el Presidente de la República quien debe fijar las tarifas de flete marítimo, porque nadie mejor que él puede apreciar cuál es el interés de los navieros y puede consultar al mismo tiempo el interés general del país.

Es indudable que el Presidente de la República tomará en cuenta al resolver que, si se fijan tarifas demasiado bajas, la marina mercante nacional se arruinaría, y, por la inversa, habrá de considerar también que si las tarifas son demasiado altas se arruinarían las fuentes productoras, como ser, por ejemplo, la industria maderera del Sur, y otra, dejando sin trabajo y sin pan a miles de nuestros conciudadanos.

El Presidente de la República es moralmente responsable de la situación económica y financiera en que se encuentra el país, y como, por otra parte, no está afecto a ningún interés determinado, es indudable que está en mejores condiciones que nadie para fijar tarifas que, dando utilidades a los navieros, no sean onerosas para las industrias, la agricultura y el comercio del país.

Y si en alguna ocasión se establecieran tarifas que perjudicaran gravemente a alguna industria del país, es evidente que el Presidente de la República no vacilaría en modificarlas inmediatamente.

Por estas razones creo que no sería conveniente quitar al Presidente de la República la facultad de dar su aprobación a las tarifas que fijaran los navieros.

En cambio, me parece que es muy interesante la otra parte, de la indicación formulada por el Honorable Senador por Aconcagua. Si la Comisión que Su Señoría propone tuviera por objeto solamente informar al Presidente de la República respecto de las tarifas fijadas por los navieros, es indudable que importaría una garantía para éstos y para el país en general.

No creo que pueda abrigarse justamente el temor de que el Presidente de la República, cediendo a la presión de la opinión pública en alguna región determinada del país, pudiera fijar tarifas demasiado bajas que arruinaran a la marina mercante nacional. No creo que hubiera Presidente alguno que se resistiera a aceptar lo que le propusiera una Comisión como la que se ha indicado, ya fuera en el sentido de bajar o de alzar las tarifas. En último caso, si hubiera razones especiales para favorecer con tarifas bajas a alguna industria que de otra manera no pudiera subsistir, no habría más remedio que el de conceder subvenciones anuales a las compañías respectivas, a fin de

resarcirlas de las pérdidas que les produjera el transporte de los productos de ella.

Por estas razones yo haría indicación para dejar el inciso primero de este artículo tal como está, agregándose en seguida la frase: "previo informe de una Comisión compuesta, etc.", es decir, la Comisión propuesta por el Honorable Senador por Aconcagua.

El señor **ERRAZURIZ TAGLE**. — ¿Cuál es la indicación del Honorable Senador por Aconcagua?

El señor **SECRETARIO**. — Es para modificar la parte final del inciso 1.º del artículo en debate, diciendo: "serán fijadas con aprobación de un Consejo compuesto de dos representantes de los dueños de barcos de cabotaje, de uno de la Asociación Salitrera, de otro de la Sociedad Nacional de Agricultura y presidido por el Director del Territorio Marítimo. Estas tarifas comprenderán las de lanchaje y muellaje. Con posterioridad a la aprobación de tarifas, quedarán exentos de este trámite los dueños de naves que ingresen al servicio de cabotaje, siempre que los fletes que ellos cobren no sean de un valor superior al estipulado por el Consejo."

El señor **ZAÑARTU** (don Enrique). — Con la indicación que he propuesto, el inciso 1.º quedaría en la siguiente forma:

"Desde la fecha en que el comercio de cabotaje quede reservado a la Marina Mercante Nacional, las tarifas máximas de carga y pasajes que rijan en este comercio serán fijadas anualmente con aprobación del Presidente de la República, comprendiendo las de lanchaje y muellaje, y previo informe de un Consejo compuesto de dos representantes de los dueños de barcos de cabotaje, de uno de la Asociación Salitrera, de otro de la Sociedad Nacional de Agricultura y presidido por el Director del Territorio Marítimo."

Mantengo la palabra "anualmente" porque si se la suprime, una vez aprobadas las tarifas, no podrán ser alteradas.

El señor **QUEZADA**. — Pero podrán ser reducidas.

El señor **ZAÑARTU** (don Héctor). — Las tarifas máximas no podrán ser reducidas.

El señor **LYON**. — Podrán ser aumentadas a petición de los interesados, y si se aumentan demasiado, la competencia las hará bajar.

El señor **ZAÑARTU** (don Enrique). — Yo entiendo que las tarifas máximas no podrán ser reducidas. Supongamos que se produzca en la navegación una transformación cualquiera, como la que se produjo hace unos diez años, relativa a sustituir el carbón por el petróleo, o que bajara considerablemente el precio del carbón; en tal caso las tarifas máximas de fletes marítimos no podrían, en conformidad a este artículo, ser rebajadas.

El señor **QUEZADA**. — El artículo diría que las tarifas máximas serán fijadas con aprobación del Presidente de la República, sin fijar época determinada.

El señor **ERRAZURIZ TAGLE**. — Pero deberán ser fijadas anualmente.

El señor **QUEZADA**. — Yo entiendo que esta disposición no obsta para que las tarifas puedan ser rebajadas en cualquier tiempo.

El señor **ZAÑARTU** (don Enrique). — Si esa interpretación se da al artículo, no tengo nada que decir.

El señor **QUEZADA**. — Yo hablo en el concepto de que se mantenga la disposición del artículo 5.º de la ley de 1917, que se limita a decir que las tarifas se fijarán con aprobación del Presidente de la República, y de ese modo se consultaría la libertad necesaria para hacer las modificaciones que fueran necesarias en cada momento.

El señor **ZAÑARTU** (don Enrique). — Tal vez este diálogo contribuya a facilitar el acuerdo. La cuestión es encontrar la fórmula para establecer que las tarifas máximas puedan ser alteradas con aprobación del Presidente de la República, con formalidades suficientes para que los navieros tengan garantía para la estabilidad de sus negocios.

El señor **HUNEEUS**. — Las ideas contenidas en la indicación que tuve el honor de formular en una sesión anterior están comprendidas en la indicación que acaba de formular el Honorable Senador por Aconcagua. En efecto, la principal de ellas, aquella que procuraría la fijación de las tarifas máximas, queda de hecho consultada al establecer que una vez fijadas las tarifas de cualquiera empresa, aquellas que quisieran establecerse fijando tarifas inferiores a las ya aprobadas, no necesitarían solicitar la aprobación del Presidente de la República.

Pero esto no basta para dar garantías al capital y, a mi juicio, faltaría agregar a la indicación del Honorable Senador, la condición de que estas tarifas no puedan ser alteradas anualmente y de que sólo puedan serlo a petición del naviero interesado, razón por la cual me permito proponer que se complete la indicación del Honorable Senador por Aconcagua, agregándole la siguiente frase:

"Una vez aprobadas estas tarifas, no podrán ser modificadas sino a petición del interesado."

Yo no quisiera fatigar la atención de mis honorables colegas, pero me veo en la necesidad de insistir en la idea de establecer las mayores garantías para el capital que quiera dedicarse a este género de empresas, y debo decir todavía dos palabras para apoyar esta indicación, que integraría el proyecto del Senador, de Aconcagua y eliminaría el que propuse en la sesión anterior.

El proyecto de ley que discutimos tiene por objeto reservar el comercio de cabotaje a la Marina Mercante Nacional, y se ha observado que ya que se concede a ésta un privilegio es menester tomar medidas que eviten el abuso que de él pudiera hacerse mediante el cobro de tarifas excesivas, con perjuicio de los productores y del país en general.

Pero, frente a este peligro hay otro más grave a mi juicio: el de que nos viéramos pri-

vados de fletes por falta de confianza de parte de los capitalistas.

A mi modo de ver, si el Presidente de la República fuera el único control para la fijación de las tarifas de fletes en el comercio marítimo, no habría garantía suficiente para los capitales, y creo que no hay comparación posible entre el peligro de que los empresarios pudieran alzar las tarifas excesivamente, y por el de que pudiera venir a menos la Marina Mercante Nacional por falta de capitales. El primer peligro es más ilusorio que real y, en todo caso, tendría fácil remedio, pues el día que las tarifas se alzarán en exceso y las empresas navieras obtuvieran grandes utilidades, es indudable que surgirían otras nuevas y vendría así la competencia y la baja en los fletes.

En cambio, si por exceso espíritu de avaricia o malentendido de proteccionismo al productor se adoptaran medidas que privaran a los empresarios de las garantías suficientes a sus aportes, es de temer no sólo que no aumentara la Marina Mercante Nacional, sino que disminuyera la que actualmente tenemos.

Yo me pongo, Honorable Presidente, en el caso de que se me instara para entrar en un negocio cuya rentabilidad estuviera a merced del criterio de uno cualquiera de los innumerables Ministros de Estado,—no hablo de los actuales,—no vacilaría en dar respuesta negativa, pues consideraría amenazado de perderse no sólo la renta, sino también el capital mismo del negocio.

El señor ZANARTU ( don Enrique ).—El Honorable Senador olvida una circunstancia capital, y es que nosotros al despachar este proyecto, lo hacemos sobre la base de informes que acreditan que nuestra Marina Mercante está en situación de abastecer el comercio de cabotaje.

El señor HUNEEUS.—Yo no creo eso, Honorable Senador, y para mí subsiste el peligro de que no se realice el anhelo que muchos alentamos de llegar a tener una Marina Mercante que baste para las necesidades de nuestro comercio marítimo. Pero todavía, y poniéndome en la hipótesis de que fuera suficiente la flota actual, habría que considerar que sus dueños, si no son resguardados sus capitales para el futuro, aprovecharían los primeros buenos años que vendría para el comercio marítimo, y a la vuelta de algún tiempo veríamos esa flota disminuida y al comercio hecho víctima de la dictadura con odioso monopolio.

Y nótese, señor Presidente, que si en un momento dado hubiera cien mil toneladas de carga que transportar y hubiera tonelaje para cincuenta mil solamente, no habría normas fijadas por el Presidente de la República a las cuales los fletadores ajustaran sus tarifas, pues esas serían burladas, ya fuera por medio de derechos especiales o por otros medios. Esa situación acarrearía, naturalmente, una ruina en el comercio del país.

Por estas y otras razones que he expuesto en el curso del debate, es que propongo que se agregue a la indicación del Honorable Senador

por Aconcagua la siguiente frase: "Una vez aprobadas las tarifas, no podrán ser modificadas sino a petición del interesado".

El señor LYON.—En la indicación que tuve el honor de formular eliminé la intervención del Presidente de la República, más bien por una cuestión de principios que por una cuestión económica, pues creo que se entraba la libertad de comercio con la intromisión del Estado en los negocios particulares. Esta fué la idea que predominó en la Comisión.

Pero si el Honorable Senado cree preferible la modificación propuesta por el Honorable Senador por Concepción, yo estaría dispuesto a aceptarla.

El señor CLARO SOLAR.—Me veo obligado a volver sobre este asunto, porque noto que mientras más se avanza en la discusión, mayor es el número de indicaciones que se formulan, lo que manifiesta la dificultad que tiene el poner cortapizas en lo que debe quedar entregado exclusivamente a la libre competencia.

Estimo que, ya que existe una ley prohibitiva, una ley que limita la libertad de comercio, como es la de 1917, no debe irse más lejos. Si se hubiese propuesto la derogación del artículo primero, yo habría dado mi voto a la indicación.

Se trata de fomentar el desarrollo de la Marina Mercante en el país, y para conseguirlo se ha recurrido, como única medida salvadora, a la reserva del comercio en nuestras costas a los buques nacionales. La reserva del cabotaje se considera que es la salvación de la Marina Mercante.

Pero mientras por un lado se da esa garantía para fomentar nuestra marina, por otro se quiere coartar la formación de sociedades que puedan impulsarla; pues se pretende dar al Presidente de la República, en el comercio de transporte por mar, una intromisión tal como si se tratara de transportes ferroviarios del Estado.

Se cree que porque se trata de transportes, se puede someter en estos casos a la industria privada a limitaciones que no se han impuesto a ninguna otra industria en el país.

Nuestra Constitución Política asegura la libertad de industria a todos los habitantes del país, siempre que no sean contrarias a las buenas costumbres, a la seguridad o a la salubridad pública, o al interés nacional. Pues bien, tratándose de la industria de transporte marítimo, que todos deseamos fomentar, se le quiere poner cortapizas y colocarla en situación de que en el día de mañana, por tales o cuales motivos, se le fijen tarifas máximas que hagan imposible la formación de nuevas compañías navieras nacionales.

Yo comprendo que, aún con tarifas muy reducidas, que limiten extraordinariamente el interés de los capitales invertidos, hasta límites graves, puedan subsistir las compañías nacionales que han nacido en medio de la lucha que se producía en el régimen de libertad de comercio para todo el mundo, pues quizá sería más

desastrosa una liquidación que continuar el negocio con tarifas bajas.

Pero, ¿es esto lo que nosotros debemos perseguir? ¿Qué sacaríamos con mantener nuestra actual Marina Mercante? ¿Daría ella abasto a las necesidades económicas e internacionales de la República?

De ninguna manera. Lo que debemos procurar es el incremento de nuestra marina, que haya capitales que, encontrando un incentivo poderoso, entren en la competencia naviera. ¿Qué estos capitales van a ganar un interés de 10, 12, 15 por ciento? ¿Y qué importa esto, si, en cambio, el beneficio para el país está en tener una flota poderosa y numerosa que en todo momento dé abasto a nuestras necesidades, y sirva los intereses del comercio y de las industrias con fletes bajos? Porque, evidentemente, la competencia nacería a medida que se desarrollara el comercio de cabotaje, y entonces el número de buques que se dedicaría a este comercio sería mayor. Tendríamos así que las empresas navieras bajarían las tarifas por su propio interés, y no llegaríamos a la situación que se desea de tener tarifas fijas con un cartabón determinado y en circunstancias completamente anormales.

Hace un año los fletes, en general, tenían un precio muy alto en el mundo, y sin necesidad que los Gobiernos fijaran las tarifas, éstas han bajado y seguirán bajando, porque el tonelaje a flote en el año 1921 supera en mucho al crecimiento que en circunstancias normales habríamos tenido desde 1914. La guerra ha exigido un desarrollo muy grande de los astilleros, y en todos los países que tienen marina se ha incrementado enormemente la flota mercante, de manera que hay hoy, para el abastecimiento mundial, una marina más que suficiente. Podemos, pues, encontrarnos en condiciones de gran facilidad para adquirir el día de mañana buques, sobrantes, que están en venta en todas partes.

Pero ¿habría capitalistas en el país que se aventuraran a la adquisición de buques, si van a estar expuestos en el día de mañana a que se les fije una tarifa máxima que no represente un interés remunerativo del capital?

Habríamos hecho, entonces, una ley negativa. Con una mano ofreceríamos apoyo a la Marina Mercante y con la otra se lo quitaríamos.

Esta es la situación que yo veo que no se contempla; se quiere a toda costa resolver una cuestión de libertad bajo el principio de autoridad y, sobre todo, de autoridad arbitraria. Yo sería de opinión de que lejos de fijar tarifas y modificar el artículo 5.º de la ley de 1917, se suprimiera en absoluto este artículo 2.º del proyecto en debate, o se fijara, como lo he propuesto, una duración de cinco años a esta disposición.

Según los cálculos hechos por personas competentes, desde luego por la Liga Marítima de Chile, el tonelaje a flote es suficiente para el abastecimiento de nuestras necesidades de transporte. Pero, existe el temor de que pueda producirse un acuerdo entre los navieros para fijar tarifas altas, formando un "trust" de fletes, y a

este temor obedecen las indicaciones que se formulan, por las cuales se trata de coartar la libertad de comercio.

Yo digo que este temor es absolutamente infundado. La ley de cabotaje ha sido una aspiración de muchos años, que ha venido a triunfar después de batallas considerables en el Parlamento; después de gran esfuerzo desplegado con mucha constancia se ha llegado a tener la ley aprobada en 1917 y sería el mayor de los errores de los que se dedican a este comercio que intentaran formar el "trust" de los fletes para fijar tarifas altas, porque el Congreso tiene en su mano los medios para restablecer la libertad de comercio en toda la costa y para todas las banderas.

El señor ERRAZURIZ TAGLE.— Sería muy difícil.

El señor CLARO SOLAR.— No creo que sería difícil. Si el abuso fuera de tal naturaleza que llegara a formarse un "trust" para imponer la ley a la agricultura, a la industria minera y a todas las industrias del país, el Congreso tendría que hacerse eco de los clamores de esas industrias y suspendería el privilegio concedido; porque el privilegio se establece como medio de asegurar el interés de los capitales que se invierten en esa industria y para fomentar la Marina. Pero yo creo que, aún hoy día, en que hay un reducido número de navieros, de sociedades o compañías que se dedican a este comercio, su propio interés estaría en la libre competencia y en el abaratamiento de los fletes, porque, teniendo carga suficiente para el comercio de cabotaje, sus buques estarían siempre llenos. Es ahí donde está la ventaja que tiene la reserva del cabotaje. Por eso creo que es un temor absolutamente immotivado el que hace que, sobre el principio de libertad, predomine en esta Sala la voz de la autoridad y que se quiera coartar la libertad de comercio en los transportes marítimos.

Bastaría para satisfacer a los que así piensan con hacer el estudio de este asunto, con dejar las cosas tales como están en la ley del año 17 o bien con imitar la autorización, por cinco años, por ejemplo, durante cuyo plazo se aprobarían las tarifas por el Presidente de la República.

El Presidente de la República aprobaría las tarifas máximas, y es necesario recordar que el decir tarifas máximas no quiere decir que éstas no puedan ser modificadas, sino que se les pone un tope a fin de que no puedan ser más altos los fletes, pero dentro de este límite, de alza, cada naviero podrá fijar los fletes como le parezca.

Yo insisto por eso, o bien en la supresión, lisa y llana del artículo 2.º, o en el mantenimiento del artículo 5.º, de la ley vigente, agregándole la frase "durante los cinco primeros años".

Como considero este asunto de suma gravedad, me parece que es conveniente que sobre él se pronuncie el mayor número de Senadores que sea posible y desde luego anticipo la petición de que la votación del artículo quede para la sesión próxima, en caso de terminar el debate en la presente.

El señor **ERRAZURIZ TAGLE**.— La indicación formulada por el Honorable Senador por Aconcagua, modificada por el Honorable Senador por Maule y complementada por el Honorable Senador por Santiago, señor **HUNEÉUS**, me parece que satisface las exigencias de consultar las necesidades generales del país y las garantías de independencia con que debe rodearse la fijación de las tarifas para los transportes marítimos privilegiados.

La proposición extrema que presenté, tenía principalmente por objeto obtener que se contemplaran todas las necesidades de los productores y los habitantes del Norte y del Sur de la República; al mismo tiempo que las garantías comerciales de las compañías navieras de cabotaje.

Este Consejo o Comisión, propuesto por el honorable señor **Lyon**, que estaría compuesto de representantes de la Asociación de Productores de Salitre de la Sociedad Nacional de Agricultores, del Director del Territorio Marítimo y de dos navieros, tendrán que proceder con claro estudio para obtener que las tarifas que se fijen no perjudiquen a la agricultura y a las industrias, no hagan imposible la vida en las zonas escasas de producción, no perturbar el comercio, ni hagan fracasar a la Marina Mercante Nacional.

Por otra parte, esta Comisión en que estarán representados todos los intereses, tendrá sin duda la suficiente prudencia y aún la libertad necesaria para proponer la derogación de la propia ley de reserva del cabotaje, si llegara el momento de que se produjeran graves inconvenientes con motivo de las franquicias que va a conceder esta ley.

En el interés de facilitar el despacho del proyecto, yo retiro la indicación que he formulado, y votaré lo que ha presentado el Honorable Senador señor **Lyon**, modificado por los Honorables señores **HUNEÉUS** y **Zañartu**.

El señor **HUNEÉUS**.— Creo haber manifestado que daba por retirada mi indicación, y que daría mi voto a la indicación del Honorable Senador por Aconcagua.

El señor **ERRAZURIZ TAGLE**.— Con la modificación propuesta por Su Señoría.

El señor **HUNEÉUS**.— Con la modificación.

El señor **AGUIRRE CERDA**.— Dentro de las ideas que ha manifestado el señor Presidente, yo me explico la oposición de Su Señoría a la adopción de las medidas que se proponen para la fijación de las tarifas; pero creo que una vez vencida la idea del señor Presidente en esta cuestión, o sea, una vez que se estimó necesaria la dictación de esta ley de cabotaje; una vez que se eliminó la competencia extranjera, yo creo que la consecuencia es obligada en el sentido de dar intervención al Presidente de la República en la fijación de las tarifas. Porque, en realidad, no se quiere que con el establecimiento de este monopolio, las compañías de navegación puedan llegar a abusar en la aplicación de las tarifas.

Su Señoría al considerar esta cuestión parte de la base del beneficio que puede tener el capital que se emplee en las compañías nacionales;

pero olvida Su Señoría otra consideración, que es el interés general del país, el interés y especialmente el aprovisionamiento de la zona norte, que en un momento dado puede ser un problema de suma importancia para el Gobierno.

No se puede dejar lugar a la posibilidad,— comprendo que puede ser simplemente una posibilidad,— de que las compañías nacionales se pongan de acuerdo para elevar los fletes y dificulten el comercio. Además, se debe tomar en cuenta el interés de dar salida a los productos de la región del sur. La venta de los productos agrícolas que se lleven al norte no puede quedar subordinada, en un momento dado, al puro arbitrio de las compañías nacionales que hemos favorecido eliminando la competencia extranjera, dejando exclusivamente en sus manos la fijación de las tarifas de flete.

De manera que al lado del interés general, al lado del concepto emitido por el señor Presidente, de libertad en la fijación de las tarifas, tenemos que considerar el otro interés, el interés nacional que existe en que se lleven los productos agrícolas de la región del sur del país a la región del norte con facilidad y en buenas condiciones para su mejor y más económico aprovechamiento por los que necesitan consumirlos.

Hemos tenido la buena idea de favorecer a la Marina Mercante Nacional eliminando de nuestras costas la competencia extranjera; pero, esto no quita que procuremos, por otra parte, evitar que las compañías nacionales puedan abusar de la situación de privilegio en que las colocamos.

Por esto, a mi juicio, es más satisfactorio para los fines que perseguimos el artículo 2.º del proyecto aprobado por la Cámara de Diputados con la modificación introducida por el Honorable Senador por Aconcagua que, a su vez, ha modificado el Honorable Senador por Concepción.

El señor **CORREA OVALLE** (Vice-Presidente).— Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

La indicación formulada por el señor Presidente para que la votación del artículo 2.º, conjuntamente con las indicaciones formuladas, quede para la próxima sesión, debe ser apoyada según el reglamento, para ser admitida.

El señor **RIVERA**.— Yo la apoyo, señor Vice-Presidente.

El señor **CORREA OVALLE** (Vice-Presidente).— Queda la votación para la sesión próxima.

El señor **ZAÑARTU** (don Enrique).— Es decir, señor Vice-Presidente, la votación tendrá lugar en la sesión de esta tarde.

El señor **CORREA OVALLE** (Vice-Presidente).— Sí, señor Senador, al término de la primera hora.

En discusión el artículo 3.º

El señor **SECRETARIO**.— "Art. 3.º Para los efectos de la presente ley, se reputará chi-

lena la nave cuyo propietario sea chileno residente en Chile; que esté mandada por capitanes y oficialidad chilenos; y cuya tripulación, a lo menos, en sus tres cuartas partes sea chilena.

"Si el propietario de la nave fuera una sociedad, se entenderá chilena, siempre que la tres cuartas partes del capital social pertenezcan a chilenos.

"La dotación de cada buque será determinada por los reglamentos que dicte el Presidente de la República.

"Lo dispuesto en este artículo se entenderá sin perjuicio de lo establecido en el artículo 7.º de la ley general de navegación de 3 de Julio de 1878."

El señor BULNES. — Lo único que falta es que se ordene dar veinticinco azotes al extranjero que venga a hacer el transporte de mercaderías en esta parte del Pacífico, que ha sido libertada por extranjeros! Sólo mandar aplicar azotes a los descendientes de Lord Cochrane y de Weelwright!

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Este artículo 3.º es mucho más grave que el 2.º Este artículo, como lo acaba de manifestar en forma irónica el Honorable Senador por Malleco, modifica toda nuestra legislación, y tiende a establecer una excepción que no se justifica.

El Código de Comercio, como era natural, legisló sobre las naves, y dice en el artículo 327:

"Ninguna nave será considerada como chilena si no estuviere matriculada con arreglo a las disposiciones que contiene la ley de navegación."

En seguida consiguió algunas disposiciones sobre la adquisición de la propiedad de las naves; y en el artículo 348 dice lo que sigue:

"Los extranjeros propietarios de nave chilena quedan sometidos a las prescripciones de la ley de navegación y a todas las providencias de seguridad que el Presidente de la República adopte en caso de guerra con la nación a que pertenezcan."

De manera que el Código de Comercio, la ley fundamental en esta materia, la ley sustantiva del comercio, previó el caso de que los extranjeros fueran propietarios de naves chilenas, y los sometió a las providencias de seguridad que el Presidente de la República adopte en caso de guerra con la nación a que pertenezcan.

El Honorable Senado, a indicación del Honorable Senador por Concepción señor Zañartu, aprobó, hace dos sesiones, un artículo nuevo para esta ley, según el cual desde que ésta se promulgue los buques que constituyen la Marina Mercante Nacional entraran a formar parte de la reserva naval del Estado. El Honorable Senador fundó ligeramente su indicación manifestando la conveniencia que había en que el Presidente de la República pudiera en cualquier momento, y en cualquiera circunstancia, tomar las naves mercantes nacionales, con arreglo a las leyes militares, y proceder con ellas como proce-

dería con un buque de guerra, por consiguiente, esta cuestión relativa a la nacionalidad del propietario de las naves, considerada bajo el punto de vista de la conveniencia de que en todo momento pueda el Estado disponer de la flota nacional, no tiene razón de ser mantenida, después de la indicación que formuló el Honorable Senador por Concepción y que ha sido convertida en un artículo de la ley.

Me he fijado con toda atención en lo que se ha escrito en los últimos días a propósito del proyecto en discusión, he seguido la polémica sostenida por la prensa, sobre todo por la Liga Marítima de Chile. Me he fijado, también, con toda la atención que merece, en la discusión habida en el Senado y en las observaciones que se han formulado, y son estas observaciones las que me obligan a replicar.

Con arreglo al Código de Comercio, anterior en algunos años a la ley del 78, acabo de manifestar que pueden adquirir naves en Chile, tanto los nacionales como los extranjeros. Este Código, sin decirlo, previó la situación en que podría encontrarse un extranjero y dió facilidades de reglamentación al Presidente de la República para tomar medidas de seguridad, para el caso de que alguna nave perteneciera a un extranjero cuyo país pudiera encontrarse eventualmente en conflicto con el nuestro.

Con arreglo a estas bases fundamentales del derecho de propiedad, la ley del 78, que es necesario recordar una vez más, porque a mi juicio ha sido mal interpretada, sobre todo en las observaciones que formuló el Honorable Senador por Valparaíso, señor Rivera, establece que "es buque chileno el que, matriculado en la Marina Mercante Nacional, navegue sujetándose a las prescripciones de la presente ley". Y en cuanto a la propiedad del buque, dice que "para ser dueño de buque chileno se requiere ser ciudadano natural o legal de la República" y que "podrá serlo también todo extranjero domiciliado en Chile que tenga casa de comercio establecida en el país o que ejerza en él alguna profesión o industria".

Todo esto se contiene en los tres primeros artículos. Y todavía, en el artículo 4.º se agrega lo que sigue:

"Artículo 4.º Ningún chileno avecindado fuera del territorio de la República podrá ser dueño del todo o parte de un buque chileno, sino en los casos siguientes:

"1.º Si es dueño o socio colectivo o comanditario de alguna casa de comercio establecida en Chile, con tal que tenga un capital o un interés equivalente a la mitad del valor de la nave;

"2.º Si presta caución por la mitad del valor de la nave a satisfacción de la comandancia general de marina;

"3.º Si es Cónsul o Vicecónsul de la República".

Dentro de la letra de estas disposiciones, sin entrar a su espíritu, aparece claramente que

la ley distingue dos situaciones. Distingue que se trata de un nacional, persona natural o jurídica; y en seguida contempla el caso de un extranjero.

Para poder una sociedad adquirir naves chilenas en Chile, tiene que ser sociedad chilena; debe tener en este sentido la ciudadanía, legal, la nacionalidad que le otorgó el Presidente de la República o la constitución de la sociedad con arreglo a la ley chilena. De manera que las sociedades extranjeras no pueden adquirir naves chilenas.

Para poder adquirir naves chilenas dice el artículo 3.º que los extranjeros necesitan estar domiciliados en Chile, que tengan en el país casa de comercio establecida o que ejerzan en él alguna profesión o una industria.

El Honorable señor Rivera decía—contestando a las observaciones que yo formulé la primera vez que hice uso de la palabra,—que este artículo no excluía a los extranjeros que no estuvieran viviendo en Chile, de modo que se colocaban, en el caso de un extranjero domiciliado en el sentido jurídico, y que no estaría avecindado aquí.

Y el Honorable Senador por Valparaíso hacía una distinción, que la ley no autoriza, entre el extranjero y el chileno. Si la ley dice que para poder ser propietario de naves chilenas un extranjero necesita estar domiciliado en Chile, con casa comercial establecida en el país, o ejercer en él una profesión o industria, manifiestamente está hablando del extranjero avecindado en el país, del que tiene habitación y reside en el territorio de la República.

Es cierto que se ha empleado la palabra "domiciliado"; pero esto no excluye que se exija la residencia; y habría sido absurdo que la ley, te el domicilio teórico, el domicilio legal aún respecto del extranjero hubiera exigido solamente la residencia.

La interpretación que sostiene el Honorable Senador por Valparaíso, trastorna la ley, porque sería un absurdo que se permitiera a un extranjero lo que no se permite a un chileno, pues dice el artículo 4.º de la ley de 1878, que un chileno avecindado fuera del territorio no puede ser dueño de naves chilenas, sino en determinadas condiciones. Si la ley ha querido prohibir a los chilenos avecidos fuera del territorio que sean dueños de naves chilenas, a no ser que reúnan tales y cuales requisitos, ¿puede suponerse que la ley haya querido permitir, al extranjero no avecindado al país que pueda ser propietario de naves chilenas? ¿Es regular que se exija al chileno más que al extranjero? No puede ser; ni está de acuerdo con el Código de Comercio, simplemente ampliado por la ley de 1878, y a la cual se remite el Código.

De modo que tenemos que, con arreglo a nuestra legislación, pueden ser propietarios de naves chilenas los chilenos, siempre que estén avecidos en el país, ya sean personas natu-

rales o jurídicas, de existencia simplemente legal, y también ser propietarios las personas naturales extranjeras domiciliadas en Chile, que tengan casa de comercio establecida en el país o que ejerzan en él alguna profesión o industria. Esto último es lo que dispone el artículo 3.º de la ley de 1878.

Ahora bien, el proyecto que se propone, ¿qué hace? Trastorna, agravándolas, las disposiciones de la ley de 1917.

Esa ley en su artículo 7.º, dice:

"Se considerará nave nacional, para los efectos de esta ley, la que cumpla con los requisitos exigidos por la ley de navegación de 24 de Junio de 1878, en cuanto a su matrícula y tripulación.

"Después de los cinco años siguientes a la promulgación de esta ley, y salvo el caso contemplado en el artículo 7.º de la indicada ley, la tripulación de todo buque nacional dedicado al comercio de cabotaje, deberá componerse, por lo menos, de la mitad de ciudadanos chilenos, y desde que dicho comercio se reserve exclusivamente a las naves nacionales, el capitán o el primer piloto deberán igualmente ser chilenos". Esta ley innovó sobre la legislación anterior. Para los efectos del cabotaje de nuestras costas, exigió mayores condiciones que la ley de navegación de 1878; pero no alteró las condiciones relativas a la propiedad de las naves; dejó a los extranjeros que estaban autorizados por el Código de Comercio y por la ley de 1878, en situación de poder adquirir en Chile la propiedad de las naves como pueden adquirir bienes raíces, acciones de sociedades chilenas, etc. El Código Civil, la ley general establece la igualdad entre el chileno y el extranjero para el goce de los derechos establecidos en él, salvo dos excepciones, relativa una al derecho de pescar en el mar territorial, que sólo se concede a los chilenos y a los extranjeros domiciliados, y relativa la otra a las herencias, en cuya materia hay una ligerísima distinción entre el chileno y el extranjero.

Y precisamente esa igualdad entre chilenos y extranjeros en nuestra legislación es una de las columnas en que descansa en gran parte el progreso de la República.

De manera que la ley de 1917 estableció algunas exigencias en materia de transportes, pero no innovó en cuanto a la propiedad. El proyecto que ahora nos envía la Honorable Cámara de Diputados dispone lo siguiente en su artículo 3.º:

"Para los efectos de la presente ley, que se reputará chilena la nave cuyo propietario sea chileno y residente en Chile, que esté mandada por capitán y oficialidad chilenos; y cuya tripulación, a lo menos, en sus tres cuartas partes sea chilena.

"Si el propietario de una nave fuera una sociedad, se entenderá chilena, siempre que las tres cuartas partes del capital social pertenezca a chilenos.

La dotación de cada buque será determinada por los reglamentos que dicte el Presidente de la República.

"Lo dispuesto en este artículo se entenderá sin perjuicio de lo establecido en el artículo 7.º de la ley general de navegación de 3 de Julio de 1878".

De modo que este proyecto modifica lo establecido en la ley de 1917, y entra a establecer limitaciones en el derecho de propiedad.

Y digo que limita el derecho de propiedad, porque si el comercio de cabotaje va a quedar reservado para las naves de la marina nacional, ¿qué extranjero adquirirá una nave chilena si se le va a privar de ese comercio? Preferirá ser propietario de naves extranjeras; no invertirá su dinero en buques que tendrán limitación en su comercio, limitación que puede privarle de obtener la remuneración a que cree tener derecho.

De modo que la disposición que acabo de leer, de un modo indirecto excluye a los extranjeros de la propiedad de las naves chilenas, personas de existencia legal, o sea de sociedades, no se contenta con que hayan sido establecidas en el país y sean chilenas, sino que para este efecto no son chilenas sino aquellas cuyo capital social pertenece a chilenos en sus tres cuartas partes. Están, por lo tanto, exceptuados los extranjeros domiciliados en el país.

¿Qué razones se han dado para establecer estas disposiciones en los artículos publicados en la prensa y en el debate habido en esta Honorable Cámara?

Aquí se ha dicho, repitiendo los argumentos de la Liga Marítima, que es indispensable excluir a los extranjeros por dos razones fundamentales: una es que las utilidades del comercio de estos buques van a salir del país, si no se les excluye, y que para conservárlas en el país, es necesario que las tres cuartas partes de los capitales de la sociedad pertenezcan a chilenos, porque el hecho de pertenecer a extranjeros, es indicación de que las utilidades se irán fuera del país.

Pero no es esta la razón principal con que se argumenta, sino que se dice que en caso de ser extranjero el propietario, el Gobierno de Chile y las autoridades marítimas nacionales, no pueden contar con ese tonelaje para el caso de un conflicto internacional, porque puede operar un cambio de bandera la nave al día siguiente de producido el conflicto.

El señor CORREA (Vice-Presidente). —Como ha llegado la hora, quedará Su Señoría con la palabra para la sesión próxima.

Se levanta la sesión.

Se levantó la sesión.

Antonio Orrego Barros,  
Jefe de la Redacción.