

# SESION 7.A ORDINARIA EN LUNES 6 DE JUNIO DE 1938

(De 4 a 7 P. M.)

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CRUCHAGA

## SUMARIO

1. Se acuerda volver a Comisión diferentes proyectos.
  2. El señor Santa María renuncia el cargo de miembro de la Comisión de Educación Pública y el señor Gumucio renuncia el cargo de miembro de la Comisión de Gobierno.
  3. El señor Michels pide antecedentes sobre un préstamo efectuado por la Dirección de Lavaderos de Oro.
  4. El señor Durán se ocupa del grave problema de la decadencia de la raza y de las medidas tendientes a evitarla.
  5. Se anuncia en fácil despacho el proyecto sobre liberación de derechos de Aduana a mercaderías para el Cuerpo de Bomberos de Valdivia.
  6. Se acuerda pedir al Gobierno auxilios para damnificados por el incendio en Chañaral.
- Se suspende la sesión.
7. A segunda hora continúa tratándose del proyecto sobre cabotaje y queda pendiente.

Se levanta la sesión.

## ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Alessandri R., Fernando	Martínez Montt, Julio.
Bórquez P., Alfonso.	Maza F., José.
Bravo O., Enrique.	Michels, Rodolfo.
Concha S., Aquiles.	Moller B., Alberto.
Concha, Luis A.	Muñoz C., Manuel.
Cruz C., Ernesto.	Opazo L., Pedro.
Durán B., Florencio.	Ossa C., Manuel.
Errázuriz, Maximiano.	Portales V., Guillermo.
Figueroa A., Hernán.	Pradenas M., Juan.
Gatica S., Abraham.	Rivera B., Gustavo.
Grove V., Hugo.	Rodríguez de la Sotta, Héctor.
Grove V., Marmaduke.	Silva C., Romualdo.
Gumucio, Rafael Luis.	Ureta E., Arturo.
Guzmán, Enrique Eleodoro.	Urrejola, José Fco.
Hiriart C., Osvaldo.	Urrutia M., Ignacio.
Lafertte G., Elías.	Valenzuela V., Oscar.
Lira I., Alejo.	

y el señor Ministro de Relaciones Exteriores y Comercio.

## ACTA APROBADA

Sesión 5.a ordinaria en 31 de mayo de 1938

Presidencia de los señores Portales y Cruchaga

Asistieron los señores: Alessandri, Azócar, Bórquez, Bravo, Concha Aquiles, Concha Luis, Cruz, Durán, Errázuriz, Estay, Figueroa, Gatica, Grove Hugo, Grove Mar-

maduke, Gumucio, Guzmán, Hiriart, Lafertte, Lira, Martínez, Maza, Michels, Muñoz, Opazo, Ossa, Pradenas, Rivera, Ríos, Sáenz, Schnake, Silva, Ureta, Urrejola, Urrutia y Valenzuela.

El señor Presidente da por aprobada el acta de la sesión 3.a, en 25 del actual, que no ha sido observada.

El acta de la sesión 4.a, en 30 del presente, queda en Secretaría, a disposición de los señores Senadores, hasta la sesión próxima, para su aprobación.

Se da cuenta, en seguida, de los negocios que a continuación se indican:

#### » Oficio

Uno de la Honorable Cámara de Diputados en que comunica que ha tenido a bien aprobar un proyecto de ley que autoriza al Presidente de la República para la contratación de créditos en cuentas corrientes o a plazo hasta por la suma de 5.000.000 de pesos, con el fin de atender al pago de obras de pavimentación que se ejecuten de acuerdo con las leyes 4,339 y 5,750.

Pasó a la Comisión de Gobierno.

#### Telegrama

Uno del señor Presidente del Sindicato Industrial de Potrerillos, en que a nombre de esta Corporación, pide amparo por requisamiento de mercaderías.

Se mandó archivar.

#### Incidentes

El señor Urrejola rinde un homenaje a la memoria del Ilmo. señor Obispo de Concepción, don Gilberto Fuenzalida, fallecido durante el receso del Congreso.

El señor Ossa sigue dando desarrollo a las observaciones que dejó pendientes en la sesión de ayer, relativas al proyecto sobre pavimentación del camino longitudinal sur y ruega a la Sala tenga a bien acordar dirigir oficio al señor Ministro de Fomento, remitiéndole el boletín de las dos sesiones en que se ha ocupado de este asunto a fin

de que se imponga de lo dicho por Su Señoría.

El señor Gatica recuerda los ataques de que se le hizo objeto hace ya un año, conjuntamente con los Senadores de la Agrupación de Atacama y Coquimbo, con motivo del proyecto que presentaran proponiendo la expropiación de los fundos "Coirón" y "Tahuinco", de la Beneficencia, en Choapa, a fin de destinarlos a la parcelación. Se ha impuesto por la prensa, que el Gobierno ha vuelto a preocuparse de este asunto, que se estudió en un Consejo de Ministros, y que se comisionó al de Tierras y Colonización para dar cumplimiento a los acuerdos que se adoptaran.

Como hasta la fecha nada se ha avanzado en la solución de este asunto ruega a la Sala tenga a bien acordar dirigir oficio al señor Ministro de Tierras y Colonización, rogándole explicar al Senado por qué no se ha dado cumplimiento a los acuerdos del Gobierno, que oportunamente se publicaron en la prensa.

El señor Concha don Aquiles pide se agregue su nombre al oficio que acaba de solicitar el señor Gatica.

El señor Guzmán ruega a la Sala tenga a bien acordar dirigir oficio al señor Ministro de Salubridad, remitiéndole la nota que ha recibido del Comité presidido por el distinguido vecino don Alfredo Santander, pro-construcción del Hospital de Quillota, que hace suya y pasa a la Mesa, a fin de que se inserte en el boletín de esta sesión, y en que se solicita que se consulten en el Presupuesto del año próximo los fondos necesarios, con el objeto señalado.

El señor Concha don Aquiles ruega a la Sala tenga a bien acordar dirigir oficio al señor Ministro del Trabajo, pidiéndole se sirva ordenar una investigación a fin de establecer por qué la Compañía Minera de Potrerillos ha procedido a requisar mercaderías pertenecientes al Sindicato Obrero de Potrerillos.

Se dan por terminados los incidentes.

Con el asentimiento de la Sala, se acuerda dirigir, en la forma acostumbrada, los oficios pedidos por: el señor Ossa; por los señores Gatica y Concha don Aquiles; por el señor Guzmán y por el señor Concha don Aquiles.

Se suspende la sesión.

## SEGUNDA HORA

### Orden del día

#### Proyecto de la Cámara de Diputados sobre reformas a la ley de cabotaje

Continúa la discusión de este negocio.

El señor Ureta sigue dando desarrollo a sus observaciones, y pone término a su discurso.

Usa en seguida de la palabra el señor Pradenas.

Por haber llegado la hora, se levanta la sesión.

## CUENTA

Se dió cuenta:

#### 1.º — Del siguiente mensaje de S. E. el Presidente de la República:

Conciudadanos del Honorable Senado:

El retiro del coronel don Adolfo Andrade Bórquez, ha dejado una vacante de este grado en la Planta de Oficiales de Armas del Ejército.

Para llenar esta vacante, y a fin de dar cumplimiento a lo prescrito en el inciso 7.º del artículo 72 de la Constitución Política de la República, cúpleme solicitar vuestro acuerdo para conferir el empleo de Coronel de Ejército, al Teniente Coronel don David Fontecilla Benard, Jefe que ha desempeñado correctamente las funciones encomendadas por el Supremo Gobierno y, a juicio del Presidente de la República, se ha hecho acreedor al ascenso cuyo acuerdo se solicita.

El Teniente Coronel Fontecilla, cuenta con 30 años, un mes y 24 días de servicios en el Ejército, contados hasta el 20 de mayo del presente año.

Santiago, 1.º de junio de 1938. — **Arturo Alessandri.** — **F. Garcés Gana.**

#### 2.º — Del siguiente oficio del señor Ministro del Interior:

Santiago, 1.º de junio de 1938.— Tengo el honor de acusar recibo de la nota de V. E. número 142, de 27 de mayo último, en que tiene a bien comunicar a S. E. el Presidente de la República la designación de V. E. como Presidente del Honorable Senado, y del Honorable Senador don Guillermo Portales como Vicepresidente.

Dios guarde a V. E. — **Luis Salas R.**

#### 3.º—De la siguiente renuncia:

Valparaíso, 4 de marzo de 1938.—Señor Presidente del Senado. — Respetado señor Presidente:

Debiendo ausentarme del país cumplo con renunciar al cargo de miembro de la Comisión de Educación del Honorable Senado.

Muy atentamente, lo saluda su S. S. — **Alvaro Santa María.**

#### 4.º—De una solicitud:

De doña Luz Estela Fernández viuda de Fernández, en que solicita pensión de gracia.

## Debate

## PRIMERA HORA

Se abrió la sesión a las 4.23 P. M. con la presencia en la Sala de 15 señores Senadores.

El señor **Cruchaga** (Presidente).—En el nombre de Dios, se abre la sesión.

El acta de la sesión 5.a, en 31 de mayo, aprobada.

El acta de la sesión 6.a, en 1.º de junio, queda a disposición de los señores Senadores.

Se a va a dar cuenta de los asuntos que han llegado a la Secretaría.

—El señor **Secretario** da lectura a la cuenta.



## Tabla de Fácil Despacho

### A COMISION

El señor **Secretario**.—El señor Presidente del Honorable Senado, de acuerdo con los señores Presidentes de las Comisiones permanentes, propone al Honorable Senado volver a Comisión los siguientes negocios:

Proyecto de ley de la Cámara de Diputados, por el cual se concede derecho a jubilar a los jornaleros y capataces de movilización de las aduanas de la República;

Proyecto de ley originado en una moción de los honorables señores Senadores Maza, Grove don Marmaduke, Lira y Guzmán, en el que proponen conceder el grado y renta que tenían cuando cesaron en sus cargos, a los empleados a contrata de los Ferrocarriles del Estado y de la Caja de Retiro y Previsión Social de la Empresa, que ya han sido reincorporados;

Moción del honorable señor Schnake, en la que propone reincorporar al servicio de los Ferrocarriles del Estado al personal a contrata exonerado por motivo de la huelga de febrero de 1936;

Proyecto de la Cámara de Diputados, que deroga diversas disposiciones relacionadas con las rentas municipales;

Moción del honorable señor Lira Infante, con la cual inicia un proyecto de ley que autoriza a la Caja de la Habitación Popular para emitir bonos y debentures por la suma de 100 millones de pesos; y

Moción del honorable señor Lira Infante, con la cual inicia un proyecto de ley que impone a los viñateros la obligación de destinar una parte de su producción a la destilación de alcohol para mezclarlo con bencina.

Estos proyectos deben volver a Comisión.

El señor **Lira Infante**.—El último de estos proyectos debe ir al archivo porque perdió su oportunidad, pues se incorporó a la ley de alcoholes recientemente dictada.

El señor **Guzmán**.—He oído que se pide que vuelva a Comisión un proyecto relacionado con la jubilación de los jornaleros y capataces movilizados de las distintas

aduanas de la República, ¿en qué trámite se encuentra este proyecto?

El señor **Secretario**.—Fue eximido del trámite de Comisión, y los señores Presidentes de las Comisiones permanentes piden que vuelva a Comisión.

El señor **Guzmán**.—Tenía entendido que ya estaba despachado.

El señor **Bravo**.—Este proyecto fue eximido del trámite de Comisión y aprobado en el último período de sesiones extraordinarias; pero después se advirtió que no estaba incluido en la convocatoria, y por eso no pudo tramitarse como ley.

Yo me había interesado porque se anunciara en la tabla de fácil despacho de una de las sesiones próximas; pero estudiando el proyecto he visto que el financiamiento consultado era para el año pasado, y habría necesidad, en consecuencia, de buscar un nuevo financiamiento. Me he estado preocupando de este asunto, y espero tener algunos datos del Ministerio de Hacienda relativos al financiamiento para pedir de nuevo que se incluya en la tabla de fácil despacho, en consideración a que se trata de un proyecto sumamente sencilló, de iniciativa del Ejecutivo, aprobado ya por la Cámara de Diputados y también por el Honorable Senado, y que no pudo tramitarse debido únicamente a la circunstancia que ya he expresado.

El señor **Guzmán**.—Así me parecía que había sido aprobado este proyecto en el período pasado.

En cuanto al objeto que tendría, según el honorable señor Bravo, la vuelta a Comisión de este proyecto, es decir, su financiamiento, éste sigue siendo el mismo. Podría cambiársele solamente la fecha del año, pues el ítem y el número que se citan son iguales a los que figuran en el Presupuesto actual. Es el ítem por el cual se pagan los jornales de los movilizados de aduanas. Este, como digo, sigue siendo igual.

El señor **Cruchaga** (Presidente).—Si no hay inconveniente de parte del honorable Senado, volverán a Comisión los demás proyectos de que se ha hecho mención, y éste quedará agregado a la tabla.

Acordado.

**PROYECTOS DESECHADOS**

El señor **Secretario**.—El señor Presidente, de acuerdo también con los señores Presidentes de las Comisiones permanentes, propone al Honorable Senado que deseche, por haber perdido su oportunidad, los siguientes negocios:

Proyecto de la Honorable Cámara de Diputados que concede a don Benito del Villar, por el plazo de noventa años, el sitio denominado "Piedra del Encanto", ubicado en el camino de Viña del Mar a Coñcón, en el punto llamado Montemar.

El señor **Cruchaga** (Presidente).—Si no hay inconveniente de parte del Honorable Senado, se dará por desechada este proyecto.

Desechado.

El señor **Secretario**.—Proyecto de la Honorable Cámara de Diputados, por el cual se hacen diversas modificaciones a la ley de agosto de 1933, sobre alcoholes y bebidas alcohólicas.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Por haber perdido su oportunidad, si no hay inconveniente de parte del Senado, se dará por desechado este proyecto.

Desechado.

**Incidentes****RENUNCIAS**

El señor **Secretario**.—El honorable señor Santa María ha hecho renuncia del cargo de miembro de la Comisión de Educación Pública. •

El señor **Gumucio**.— Y yo, señor Presidente, hago renuncia del cargo de miembro de la Comisión de Gobierno.

El señor **Cruchaga** (Presidente).—En la sesión de mañana se tratará de estas renuncias.

**OFICIO**

El señor **Cruchaga** (Presidente).—En la hora de incidentes, ofrezco la palabra.

El señor **Michels**.—Pido la palabra.

El señor **Durán**.—Pido la palabra.

El señor **Cruchaga** (Presidente).— Tiene la palabra el honorable señor Michels.

El señor **Michels**. — Emplearé sólo dos minutos, señor Presidente.

Deseo recordar a la Mesa que en el mes de enero del presente año, si mal no recuerdo, solicité que se enviaran al Honorable Senado los antecedentes relacionados con un préstamo de 200,000 pesos, efectuado por la Dirección de Lavaderos de Oro, a mi juicio, en contravención a los reglamentos y disposiciones legales, por cuanto la persona favorecida no reunía los requisitos que la ley señala para gozar de ese beneficio.

Los documentos en cuestión no han llegado aún. Ignoro si, al no remitirlos, el Gobierno se basa en que el Honorable Senado carece de facultades fiscalizadoras.

Yo no he formulado mi petición con el objeto de fiscalizar, sino con la idea de estudiar los antecedentes para comprobar si, efectivamente, se había otorgado ese préstamo de acuerdo con las leyes; y para estudiar, en caso contrario, la forma de presentar un proyecto de ley tendiente a subsanar esta anomalía.

En atención a lo expuesto, ruego al señor Presidente se sirva reiterar, a nombre del que habla, el envío de los antecedentes y documentos solicitados anteriormente.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Se reiterará el oficio, a nombre de Su Señoría.

Tiene la palabra el honorable señor Durán.

**SALUBRIDAD PUBLICA**

El señor **Durán**.—Honorable Senado:

Ocupar la atención del Honorable Senado en una labor estrictamente legislativa, es cumplir de inmediato con un aspecto de los deberes que incumben a este alto Cuerpo del Estado; pero ocuparla, además, en ciertos problemas que han de condensarse tarde o temprano en leyes que tiendan a conservar y fomentar, si se quiere, la raza, es un deber, también, que nos imponen las condiciones actuales en que se desenvuelve nuestra nacionalidad.

Al examen de esta materia se han de encaminar las observaciones que va a escu-



char el Honorable Senado, en relación con el más latente y grave de nuestros problemas, que en contacto con el presente, mira principalmente al destino de la Nación y del Estado.

Con motivo de la última conscripción militar, de las demás que se han verificado en los últimos años, y de las recientes encuestas abiertas para el estudio y aplicación de la ley de medicina preventiva, se han exhibido cifras y conclusiones inquietantes, que imponen a los Poderes Públicos el deber inmediato de preocuparse del problema que por su naturaleza abarca todos los demás problemas nacionales: el de la conservación de lo que se ha dado en llamar el capital o material humano. Ninguna materia, sea de carácter económico, social, de cultura, tiene proyecciones más vastas que la de desarrollar una política orientada a detener la decadencia notoria de la vitalidad de la raza chilena, advirtiéndole, señores Senadores, que si nuestra raza estuviese agotada, el mal no tendría remedio. Mas no es así, porque como lo he manifestado en otras ocasiones en este mismo recinto, en Chile impera y se conserva, como una especie de voluntad creadora y fecunda, el régimen de familia numerosa, haciendo que la natalidad no constituya aun para nosotros una preocupación. No obstante, tenemos la evidencia, por las tablas de nuestra mortalidad infantil, de lo inútil que resultan esos impulsos admirables de las mujeres en que se fragua el pueblo, inutilidad que se suma a las condiciones deplorables de la vida sanitaria de una descendencia múltiplemente tarada, alimentada deficientemente y con signos reveladores y manifiestos de una creciente inferioridad racial y militar en relación del mismo factor con los pueblos vecinos, que han tenido el cuidado de fomentar sabiamente el desarrollo de la vida humana, que debe estar por encima de toda especulación del Estado.

No es de ningún modo una exageración advertir la caída vertical que en estos últimos tres decenios ha sufrido el vigor y la salud del pueblo de Chile, debilitado por la avariosis, el alcoholismo, la tuberculosis y el pauperismo atroz de cerca de un millón de niños mal nutridos y con taras fisioló-

gicas que les han de condenar a muerte prematura o a ser simplemente eslabones desgraciados e inconscientes de las leyes ineluctables de la herencia.

Tanto, como para determinar un estado de cosas tan sombrío para el porvenir de nuestra patria, el tiempo para restaurar los errores y las culpables imprevisiones que ello supone de los que han tenido la responsabilidad de estos hechos, serán muchas las decenas de años y múltiples los esfuerzos que hay que sumar para contrarrestar las causas de este verdadero y trágico derrumbe.

Para esto no basta la acción aislada de un gobernante o de un parlamento. Es la acción concertada de todas las fuerzas nacionales, de una profunda modificación del espíritu público y de una voluntad sostenida por obras de bien social, lo que puede, por fin, devolver el vigor y el empuje de un pueblo notoriamente en decadencia, muy distante hoy de aquella generación de los alrededores de 1890, que tuvo la conciencia militar de sus verdaderos destinos.

Esto, no quiere decir que es el actual Gobierno el único responsable de estos hechos, ni sería justiciero aseverarlo; el análisis que me propongo hacer y que me va a conducir a enunciar los remedios que, a mi juicio, tiene la descomposición de nuestra raza, se halla exento de toda crítica partidista, permitiéndome anotar solamente que las afirmaciones optimistas de una verdadera reconstrucción del país, deben ser correlativas con aspectos tan fundamentales como es la salud pública y el estado fisiológico de la juventud. No basta vivir, es preciso vivir con salud, sin la que no es dable la alegría, la tranquilidad ni el bienestar humano.

La sana alegría de vivir sólo es compatible con un límite tolerable de miserias humanas; no así en un estado permanente de factores que insensible y fatalmente nos lleva al detrimento racial de que somos espectadores y seremos responsables si nada hacemos por impedirlo.

Decía, señor Presidente, que al tocar este aspecto candente de la salubridad nacional, no me mueve ningún sentimiento de crítica subalterna, más, lo es de alta crítica, como

corresponde a personas conscientes de una responsabilidad histórica y humana; y no puede ni debe ser de otro modo, porque estos problemas que dicen relación con la salud de un pueblo, especialmente de las clases económicamente débiles, son como asuntos cruciales para la vida de una nación.

Este convencimiento, la importancia de la materia, su índole, cercana a mis actividades cotidianas, la idea arraigada que tengo de la necesidad de una eugenesia colectiva, lo que los americanos llaman higienizar la raza, restan a mis observaciones todo fin de propaganda política utilitarista al poner de relieve algunas incongruencias del Mensaje Presidencial, que no acierto a conciliar con la verdad ni la realidad nacional, cuando se afirma con énfasis: "Devuelvo un país, con el estado sanitario en perfectas condiciones". (página 236 del Mensaje). No tengo, por lo demás motivos personales de hostilidad hacia el Presidente de la República: siento por él respeto, dado el alto cargo que ocupa, y admiración por sus relevantes condiciones de político, al que, en una época lejana y borrosa por la multiplicidad de acontecimientos y actitudes, presté mi modesta contribución, aceptando, en representación de mi partido, el cargo de Elector de Presidente de la República, cuando, por su extrema juventud quizás, no menos de uno de los señores Senadores que me escuchan, desconoció las estridencias de aquella lucha que fué apasionada en las personas y turbulenta en los recursos, no siempre nobles, que se movieron para impresionar el ambiente de esa época, que por desconcertante paradoja, hoy agrupa en torno de la persona del señor Alessandri Palma a los enconados y frenéticos adversarios de ayer.

Los tiempos, como las actitudes de los hombres, también han cambiado. Ayer fué un ciudadano y un tribuno eminente el que arrastró a las multitudes y grandes sectores de la opinión política; hoy, a estos mismos sectores y a esas multitudes no las mueve un hombre: las mueve una idea.

Decía, señor Presidente, que los problemas que afectan la salud y la vida del pueblo son materias que hay que examinarlas con sentido nacional, exento de pasión y de interés partidista, por lo que me proponía

hacerlo no como un recurso de crítica por el abandono en que se han mantenido por muchos Gobiernos, más que por éstos, por las clases dirigentes que carecieron de visión para preverlos.

De un estudio practicado entre mil niños de las escuelas públicas de Santiago, en los sectores urbanos, a los que acuden los hijos de familias obreras con mayores recursos económicos, se comprobó por funcionarios del Estado que el 69,7 por ciento de los varones y el 69,6 por ciento de las mujercitas adolecían de manifestaciones tuberculosas latentes.

La mortalidad que se deduce de esta encuesta sobrepasa el 50 por ciento, siendo la media normal del país de 30 por ciento, esto es, dos veces superior a la mortalidad de Rusia, de entre las naciones occidentales más atrasadas en este sentido, que alcanza sólo al 18 por ciento. Estos datos, publicados en la prensa y en revistas oficiales con firmas responsables de funcionarios del Gobierno, y las cifras conmovedoras, proporcionadas al Honorable Senado por el honorable Senador señor Gatica en una de las últimas sesiones de esta Corporación, ilustradas por las afirmaciones proporcionadas por el Presidente de la Casa del Niño, señor Francisco Huneeus, que se refieren a la enorme proporción de enfermos de tuberculosis, especialmente de la infancia, vienen a justificar sobradamente la alarma que impresiona los espíritus de todos los hombres que miramos con profunda zozobra el porvenir de nuestro país.

La formidable requisitoria del señor Senador Gatica, al referirse con justificado espanto a la política hospitalaria suntuosa que inspira a los que dirigen estas actividades, en que se gastan diez o doce millones de pesos en un solo hospital para tuberculosos, con capacidad para trescientos enfermos, pone en evidencia el desconocimiento que en esas esferas impera frente a la realidad nacional, que acusa un porcentaje cercano al medio millón de personas enfermas o en peligro de contraer la tuberculosis, que apenas merecen la atención de los organismos encargados de velar por esta situación angustiosa. Una política realista en este sentido, en un país pobre e infiltrado, como se halla,



por la peste blanca, debe traducirse en construcciones modestas y, más que todo, transitorias, abandonando definitivamente la inspiración faraónica que hoy domina en las esferas de la Beneficencia, a fin de servir al mayor número posible de indigentes, que en un total de más de treinta mil personas mueren al año sin atención de ningún género, con el peligro inmenso de repartir el mal en todas las capas sociales.

De otra encuesta efectuada en nuevos sectores de la población escolar de Santiago, se ha podido establecer el estado de desnutrición de la infancia de la capital. Así, de seis escuelas de niñas, con 1,878 censuados, se comprobó que 1,296 estaban desnutridas; y sólo 354 disfrutaban de su peso normal. En las escuelas de hombres los resultados fueron los siguientes: de 1,515 niños, 1,094 estaban desnutridos; 290 tenían el peso normal. Estas son cifras lapidarias para una nación civilizada, y merecen mover el interés de esta alta Corporación, designando una comisión de su seno para estudiar en conjunto todas las causas de detrimento racial, y los remedios que este estado de cosas sugiera a una comisión de expertos, que, de no hacerlo, importaría sacudirse de una responsabilidad histórica incompatible con los deberes de las altas funciones de que Sus Señorías estáis investidos y sinceramente empeñados.

En otra publicación de fecha reciente, suscrita por el conocido hombre de negocios, don Adolfo Ibáñez, se refiere en forma impresionante a los deshechos humanos de veinte años de edad que llegan a los cantones de reclutamiento, que por sus taras de diversa índole son incapaces aún de soportar el peso de una mochila, individuos que son un lastre inútil y cuyo número aumenta cada día. En otro acápite, el señor Ibáñez se refiere a una encuesta hecha en una de las fábricas mejor montadas de Valparaíso, con un millar de obreros y obreras, en que se han consultado todas las seguridades de salubridad e higiene, de la que resulta que sólo el 27 por ciento de los obreros se halla en perfecta salud, el resto con alteraciones patológicas de diversa naturaleza. Es decir, que más del 50 por ciento de las personas que trabajan en una fábrica, y de las más cuidadosas en vigilar y atender el estado de

salud de las personas, está enfermo, debilitado o incapacitado. De esto, se deduce que, de un millón y medio de individuos en aptitud de trabajo, medio millón a lo menos están enfermos o son trabajadores parcial o totalmente incapacitados para su labor.

La voz de alarma, en este caso, señores Senadores, parte de un campo neutral, exento de todo espíritu pasionista, y merece ser considerada en todo su valor.

Por mi parte, Honorable Senado, he examinado reiteradamente esta materia, y las ideas que sustentó sobre el particular, en algunos aspectos, las he condensado en dos mociones de ley, que espero ver estudiadas en el presente período de sesiones, porque me han parecido orientadas en favor de una política de coordinación y aliento de la salud pública a la que se vincula, a mi juicio, el bienestar y felicidad del país, porque un pueblo sin vitalidad, como cualquier organismo, está condenado a desaparecer, ser absorbido o sobrellevar una vida carente de altos destinos.

Los problemas que se refieren a la población, despoblación o repoblación de un país deben ser considerados con estudio razonado, científico y amplio espíritu creacionista, de donde se ha dicho con toda razón, que crear, es desde luego, poblar. Mientras en otras naciones que se han anticipado a proteger, seleccionar o mejorar la raza, elevando el poder de su población o cuidando de una inmigración selectiva, la curva demográfica se caracteriza por una tendencia de disminución de los tres factores que la integran, esto es, la natalidad, la morbilidad y la mortabilidad; en el nuestro, esta curva se caracteriza por la tendencia al aumento en los índices de estos mismos factores, aumento de nuestra natalidad, morbilidad y mortalidad. Este disímil demográfico se traduce en Chile, como en los países que aquejan de la misma suerte, por una estagnación, descenso o crecimiento insensible de la población, fenómeno que me propongo analizar ante el Honorable Senado, exhibiéndolo como un peligro económico, social intelectual, militar y político, porque es una verdad elemental, y la historia lo demuestra, la relación que existe entre el poder de un país y su población, poder que se mide, más que por



la extensión de su territorio, por la extensión en número de sus habitantes.

Sin duda, que ha de desentonar un tanto, en el ambiente de nuestras luchas y preocupaciones políticas y personalistas, el solo intento de abordar estas materias. Los espíritus están armados de propósitos tercos, de predominio, y el instante no parece ser del todo propicio para dilucidar estas cuestiones; no obstante, como lo dije al empezar el desarrollo de estas observaciones, y de estas ideas, tarde o temprano se impondrán al estudio de los poderes públicos, éste que es el más difícil y complejo de los problemas de una nación, especialmente de la nuestra, que ha vivido confiada en la fecundidad de sus mujeres, las que, en un gesto verdaderamente heroico y paradójicamente estéril, engendran hijos que han de morir antes de ser hombres o mujeres útiles, por la escasez o la enfermedad. Suponiendo el malthusianismo más exagerado, en el país más inmoral, en la forma como se ha entendido esta práctica, equivocadamente, no alcanzaría ni remotamente a producir los estragos que la miseria, el dolor y la ignorancia imponen como contribución de sangre a las madres chilenas el estado de cosas actual en nuestro país.

Medite el Honorable Senado, la gravedad de estos hechos, y mida la enorme responsabilidad que para el futuro de nuestra patria importa segar en flor millares de vidas útiles, que no sólo no deben morir, sino que vivir, y vivir con salud. Y cuánta distancia observamos entre el promedio de vida en Chile, que es de 26 años, y el de Norte América, si consideramos que en publicación de la prensa de ayer solamente, se anotaba la elevación de un promedio de 56 a más de 60 años, correspondiéndonos a nosotros uno de los más bajos de la tierra, cercano e inferior al de los habitantes de los pantanos infectos de la India.

La mortalidad excesiva, además de un oprobio nacional, detiene la correlativa expansión de la riqueza a despecho de los temores y preocupaciones de Roberto Malthus, que pretendió establecer una relación entre la población y las subsistencias, temiendo para la sociedad las consecuencias de la pobreza. Esta relación es independiente de la

población absoluta. Hoy, es una verdad elemental que la riqueza y el bienestar de la sociedad dependen, más que de otros factores, de la producción, y la extensión de ésta, de la importancia y extensión de la población de un país.

Malthus pensaba que si la población no se detiene por algún obstáculo, sigue una progresión geométrica, en tanto que los medios de subsistencia, en las condiciones más favorables, aumentarían sólo en progresión aritmética. El autor del "Ensayo sobre el Principio de la Población" calculaba que después de dos siglos, la población sería a los medios de subsistencia como 256 es a 9; y que pasados tres siglos, la relación debía ser de 4,096 a 13. Por una fórmula y deducción matemática, incurrió el célebre pastor protestante en un error.

Malthus no era enemigo de la población; era partidario del matrimonio retardado, y protestó de las falsas interpretaciones de su doctrina. Y el malthusianismo en boga hoy no es otra cosa que eso, una interpretación falsa y torcida de sus ideas. Al viejo concepto malthusiano ha sucedido, como noción que contenga la idea de limitación de la familia, el neomalthusianismo o prácticas anticoncepcionales en uso en las clases pudientes de la sociedad actual, que no entra en mis propósitos considerar esta vez. En otra ocasión me referiré a esta materia.

A la inversa de lo que ocurre en otras naciones, la natalidad no sólo se mantiene, sino que sube en el país, hecho que constituye la mayor preocupación de las naciones más civilizadas y que, de no malograrse entre nosotros, permitiría o habría permitido cubrir las vastas y ricas regiones del territorio que aun no han sido exploradas y que, con el criterio de los hombres de la generación de 1840, el actual Ministro de Tierras pretende resolver un problema de población y colonización que entiende a medias, y sin consultar las verdaderas necesidades nacionales.

Por desgracia, aquella excelente cifra de natalidad de que nos enorgullecemos vanamente porque no la hemos aprovechado jamás, que muy pocos países conservan, tiende a bajar gravemente entre nosotros, primero por la excesiva morbilidad de los pro-

genitores que conciben frutos tarados; y luego después por el factor paradójal relativo al progreso de la cultura entre las mujeres del país, que llega a ser casi una regresión. No tenemos estadísticas serias sobre ambos factores, pero es fácil deducir el número de abortos por sífilis, alcoholismo y otras taras psico-sociales que elevan la mortalidad prenatal y que han de influir también negativamente sobre la natalidad y la vida en todas sus etapas. En esto reside el estorbo de nuestro crecimiento en población, a pesar del régimen de familia numerosa que impera en las clases media y popular de Chile, no inficionadas aun por el snobismo, la esterilidad voluntaria y el aborto clandestino.

Las complejidades de este problema y la importancia que tiene para el porvenir de las naciones, ha hecho comprender la necesidad de una vigilante preocupación, a fin de precisar las causas que determinan un retroceso en este sentido. Hombres de ciencia, economistas, sacerdotes, juristas, políticos y soñadores, que soñadores necesitan ser los estadistas que quieran comprender y vivir la realidad de sus pueblos, escudriñan aun los hechos dolorosos que se precisa consignar en un estudio severo de las verdaderas causas que determinan la estagnación de la población en países que tienen un régimen de natalidad elevada, como las razones que aconsejarían un cambio de tal régimen por otro que a menor natalidad permita conservar la vida humana en términos compatibles con los sustentos efectivos y una verdadera moral social, que la sedicente que se aparenta ostentar, no obstante el adulterio, la inmoralidad sexual, los abortos y las prácticas destinadas a una limitación de la prole.

No deseo entrar en ahondar estas ideas, ni porque sea este el propósito que he tenido al plantear la cuestión de fondo, ni porque la limitación consciente de la procreación la estime aconsejable en el ambiente de nuestro país, ahito de problemas más urgentes que los afines a una idea elevada de eugenesia, no obstante la evidencia comprobada aquí, de aquella ley aterradora, que la fecundidad de las madres se halla en relación directa con la mortalidad de los hijos.

Recuerdo, para confirmar esta verdad, las estadísticas que autores como Marestan, Pleetz, Hamburger y otros dan sobre el particular, elevando a 23 por ciento la mortalidad en familias con un hijo; a 51 por ciento en las familias con ocho hijos; y a 69 por ciento cuando los hijos superan de quince. Entre nosotros no existen estadísticas que hagan inverosímiles siquiera las cifras precedentes; por el contrario, de los antecedentes sobre nuestra mortalidad infantil, se desprenden deducciones más aterradoras. Mujeres del pueblo que han dado a luz diez, doce quince hijos, apenas conservan uno, dos o tres o ninguno en madres con treinta o treinta y cinco años, con apariencias de tener cincuenta, lo que demuestra el desplome de la raza, y en grado inverosímil el desconocimiento de la trascendencia de la misión maternal, tanto o en menor grado que la sociedad y el Estado que han mirado con profunda indiferencia la necesidad de crear cualitativa y cuantitativamente una nación para el porvenir.

Anteriormente, me referí señor Presidente, a ciertas razones de cultura que estarían influyendo en algunas sociedades para limitar o suprimir en algunos matrimonios, la familia. En Estados Unidos, una estadística ha permitido establecer que de 959 graduadas en las Universidades de la Unión, sólo 509 se han casado, y han tenido 973 hijos, lo que representa un hijo por graduada. Este fenómeno, que se viene generalizando en las naciones, necesariamente repercute en forma más intensa en los países menos densamente poblados, y ha permitido, a un notable economista expresar, con dolor, esta frase lapidaria: "¡una civilización que emplea a sus mujeres como taquígrafos, empleados, profesores y políticos, en vez de hacer de ellas madres, corre a la ruina de la raza".

Una nación despoblada o en decadencia por sus taras sociales, corre también el peligro de desaparecer o ser absorbida. Con toda razón M. Lannelonge, publicista francés, ha dicho: que según una ley física se establece una corriente del pueblo más denso hacia el menos denso, que las naciones continentales son vasos comunicantes.



No es superfluo, Honorable Senado, insistir en la necesidad de defendernos en este sentido, y tener siempre presente, los pueblos débiles y continentales esta ley física que M. Lannelonge aplica a la biología política e internacional, especialmente cuando éstos se hallan circundados por países poderosos e imperialistas, cualesquiera que sean las declaraciones platónicas de pacifismo que se proclaman en circunstancias determinadas.

He terminado, señor Presidente.

### EXENCION DEL TRAMITE A COMISION PREFERENCIA

El señor **Secretario**.—El honorable señor Lira Infante ha pedido que se exima del trámite a Comisión el proyecto, aprobado por la Honorable Cámara de Diputados y de que se dió cuenta en sesión anterior, que concede liberación de derechos de aduana a ciertas mercaderías consignadas al Cuerpo de Bomberos de Valdivia.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Si no hay inconveniente, quedará eximido del trámite a Comisión el proyecto a que se refiere la indicación del honorable señor Lira Infante.

El señor **Lira Infante**.— Podría quedar anunciado para la tabla de fácil despacho de la sesión de mañana.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Si no se hace observación, quedará eximido del trámite a Comisión y anunciado para la tabla de fácil despacho de la sesión de mañana.

Acordado.

### AUXILIOS A LOS DAMNIFICADOS POR INCENDIO DE CHAÑARAL

El señor **Concha** (don Aquiles).— Desearía que se enviara un oficio al señor Ministro a quien corresponda, rogándole que se sirva informar al Honorable Senado respecto de las medidas que haya tomado o piense tomar el Gobierno para auxiliar a los damnificados por el incendio ocurrido hace poco en Chañaral.

Es este pueblo sumamente pobre y que sufre las consecuencias de una gran esca-

sez de agua, pues la que consume su población es la que le proporciona una compañía norteamericana, la del mineral de Potrerillos. De manera que los habitantes de Chañaral tuvieron que combatir el incendio a baldes. Agréguese a esto que en esa localidad hay también una gran escasez de habitaciones, y con motivo del incendio han quedado centenares de familias viviendo a la intemperie, situación que, como se comprende, no puede prolongarse por más tiempo.

En consecuencia, yo desearía saber qué medidas piensa tomar el Gobierno en favor de esta gente, porque si no va a adoptar ninguna, tendrán que ser de iniciativa parlamentaria las que tiendan a salvar la grave situación a que me he referido.

El señor **Gatica**.— Por mi parte adhiero a la petición del honorable Senador, ya que...

El señor **Cruchaga** (Presidente).—Se enviará el oficio solicitado por el honorable señor Concha.

El señor **Concha** (don Aquiles). — El señor Presidente no oyó al honorable señor Gatica.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Puede continuar usando de la palabra el honorable Senador.

El señor **Gatica**. — Estaba diciendo que adhería a la petición formulada por el honorable señor Concha a fin de que podamos saber qué medidas tomará el Gobierno para ayudar a los damnificados por el incendio ocurrido últimamente en Chañaral.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — El oficio respectivo se dirigirá también a nombre de Su Señoría.

El señor **Portales**.— Pido que se dirija también a nombre mío.

El señor **Michels**. — Y asimismo a nombre del que habla.

El señor **Silva Cortés**. — Podría enviarse el oficio a nombre del Senado, pues el caso lo justifica plenamente.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Si no hay inconveniente, se enviará el oficio a nombre del Senado.

Queda acordado así.

—Se suspendió la sesión a las 5.04 P. M.  
Se suspende la sesión.

## SEGUNDA HORA

(Continuó la sesión a las 6 P. M.)

## CABOTAJE

El señor **Cruchaga** (Presidente). — Continúa la sesión.

Continúa la discusión del artículo primero del proyecto aprobado por la Comisión, conjuntamente con la indicación formulada por los honorables señores Bórquez y Guzmán.

En la sesión última quedó con la palabra el honorable señor Azócar, que no se encuentra en la Sala.

Ofrezco la palabra.

El señor **Bravo**.—Pido la palabra.

Creo que el artículo 1.º en discusión será aprobado por unanimidad por el Honorable Senado, no hace otra cosa que consagrar la disposición existente en la ley actualmente en vigencia, que reserva el cabotaje para las naves nacionales.

Los honorables señores Bórquez y Guzmán han formulado indicación para agregar una disposición que reserva también el transporte de pasajeros para las naves nacionales. Recuerdo que en las Comisiones unidas, o en la Subcomisión, se trató este asunto y se consideró que sería inconveniente establecer también esta reserva con respecto al transporte de pasajeros, en atención a que pueden ocasionarse graves perjuicios a las personas que necesitan trasladarse rápidamente a otros puntos del país, en días que no coinciden con salida de naves nacionales.

Por las consideraciones expuestas, votaré en contra de la indicación.

El señor **Michels**. — Por mi parte, voy a adherirme a las observaciones que ha formulado el honorable señor Bravo, en el sentido de que no sería conveniente reservar también el transporte de pasajeros para las naves nacionales.

Es sabido que el transporte de pasajeros en nuestras costas es deficiente, muchas veces perjudicial o inconveniente para las gentes de negocios. Generalmente los vapores "de la carrera", como corrientemente se les llama, hacen muchas escalas, en Coquim-

bo, Antofagasta, Tocopilla, Iquique; en esta forma, una persona que necesita trasladarse a Iquique suele demorar cinco días y aun otros vapores demoran cinco días en llegar a Antofagasta. No me refiero sólo a los vapores caleteros, sino a los que corrientemente se les llama vapores de la carrera, que a veces hacen ocho escalas antes de llegar a los puertos de Antofagasta e Iquique. Las personas que tienen que trasladarse al norte, no en viaje de turismo, sino por asuntos de negocios, están condenadas a sufrir una demora de ocho o más días para llegar a Arica o Iquique; esto, naturalmente, es perjudicial para las personas que necesitan su tiempo.

¿Cuál es la razón por la cual muchos pasajeros prefieren el Santa Bárbara, o cualquiera otro de los vapores de las Compañías extranjeras? Únicamente porque, aun cuando viajar en esos vapores cuesta bastante más, son más ligeros.

¿Qué pasaría si se reservase el transporte de pasajeros entre los puertos chilenos sólo a las Compañías nacionales? Que el público buscaría otro medio de transporte, como la vía aérea, que también está reservado a la Línea Aérea Nacional, cuyo servicio es deficiente y peligroso, porque continuamente los aviones no salen en las fechas fijadas y sufren desperfectos o accidentes, de que la prensa da noticia con frecuencia. ¿Qué haría, repito, la gente que tiene que viajar? Algunos recurrirían al ferrocarril longitudinal, aunque es bastante molesto y muy caro, fuera del tiempo que emplea, que también vale plata para la gente que viaja por negocios. Por consiguiente, dadas las condiciones en que se hace el transporte de pasajeros al norte, ya sea por medio de los vapores nacionales, la Línea Aérea Nacional o el ferrocarril longitudinal, muchas personas se ven obligadas a utilizar los vapores de las Compañías extranjeras, que aunque caros, son más rápidos.

Por estas razones, señor Presidente, voy a acompañar al honorable señor Bravo y votaré en contra de la indicación formulada por los honorables señores Guzmán y Bórquez.



El señor **Guzmán**.— No voy a extenderme mucho para justificar la indicación que he formulado en unión del honorable señor Bórquez.

Se dice, señor Presidente, que la aprobación de la idea propuesta perjudicaría a los hombres de negocios, que tendrían que utilizar los vapores extranjeros que, aunque más caros, son más rápidos, en lo que tal vez tengan razón los honorables Senadores que así han opinado; pero quiero llamar la atención a que la indicación que hemos formulado está unida con un artículo transitorio, que también hemos propuesto, para que esta parte del proyecto entre en vigencia dos años después de la fecha en que la ley empiece a regir. Creo que en ese plazo de dos años las Compañías nacionales habrán podido arbitrar medios para hacer el servicio que hoy están haciendo las naves de compañías extranjeras.

Es necesario tener presente que hay naciones que no solamente reservan para las naves nacionales el transporte de carga y pasajeros sino que ni siquiera la correspondencia pueden transportarla las naves de compañías extranjeras; de manera que me parece que no tiene esto ningún inconveniente.

Por otra parte, señor Presidente, tengo conocimiento de que hay un decreto ley, el número 135 — no sé de qué año es, ni lo he leído tampoco — según el cual las naves extranjeras que hacen el transporte de pasajeros en nuestras costas están afectas a una contribución especial por ese derecho; de manera que, efectivamente, no se iría a hacer ninguna cosa nueva en este sentido, aparte de dejar establecido, por medio de una ley, lo que ya un decreto ley ha reservado para las naves nacionales.

Podría, señor Presidente, hacer otras consideraciones, relacionadas con la capacidad y la comodidad que ofrecen los barcos nacionales para este servicio de pasajeros.

Creo, como los señores Senadores, que los barcos nacionales no son tan elegantes como los extranjeros, ni ofrecen las comodidades ni una cantidad de ventajas que ofrecen las naves extranjeras, pero me parece que esto no sería razón...

El señor **Michels**. — No es cuestión de comodidad, sino de tiempo.

El señor **Bórquez**. — Por eso se dan dos años de plazo.

El señor **Michels**. — En ese plazo no se va a poder remediar la deficiencia.

El señor **Guzmán**. — ¿Por qué no se puede remediar, honorable colega?

El señor **Michels**. — No se puede remediar, porque ni la dotación actual ni la que pueda existir en dos años más, lo permitirán. Además, son barcos dedicados al cabotaje, a llevar productos a los diferentes puertos del Norte, y será imposible impedir que hagan escala en Coquimbo o en otros puertos antes de llegar a Iquique.

El señor **Guzmán**. — Advierto que este punto de la ley va a estar sometido a la misma Comisión que estudia lo que ahora estamos teniendo en vista para la carga, de modo que esa Comisión podrá estudiar la forma y los itinerarios de los vapores que deberán hacer el transporte de pasajeros.

En consecuencia, a mí señor Presidente, no me hace ninguna fuerza la razón que los honorables colegas exponen para no entregar también a las compañías navieras nacionales el transporte de pasajeros.

Por eso, y puesto que he formulado la indicación, la votaré afirmativamente.

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

Ofrezco la palabra.

El señor **Silva Cortés**.—Pido la palabra.

Señor Presidente: esta cuestión relativa al transporte de pasajeros entre los puertos de nuestras costas, fué ampliamente considerada y discutida en el seno de la Comisión que informó sobre este proyecto de ley.

Basta considerar que Chile está situado en el extremo austral de la Tierra y que tiene tres mil kilómetros o más de costas en el Pacífico del Sur, para comprender que siempre será un bien para la Nación la venida a estas costas de naves extranjeras.

Ahora se propone algo que me parece muy inconveniente y absolutamente contrario al interés nacional chileno.

Se propone una exageración, algo que excede a lo regular, en la protección a la Marina Mercante.

Está bien la reserva o el privilegio del cabotaje de la carga, o sea el transporte marítimo de mercaderías; pero no debemos prohibir a buques extranjeros transportar pasajeros entre los puertos de Chile.

Biévenida sea la nave que importa o exporta al venir a nuestras costas y que con sus comodidades, rapidez y otros elementos sirve a las personas para viajar entre Arica y Magallanes.

Los chilenos no podemos tener esos elementos ahora, ni los tendremos fácilmente en el futuro.

Sea de comercio internacional o de turismo, la nave extranjera será siempre un elemento de civilización, de cultura y de bienestar, cuando viene a la costa de Chile. Siempre prestará un servicio a este país, o nos producirá algo bueno, entrando a nuestros puertos.

Por razones superiores de interés nacional superior de la patria, el cabotaje de carga será sólo para naves nacionales. Además creo que deben otorgarse subvenciones y darse otras ventajas, porque Chile necesita marina mercante; pero el privilegio de transportar pasajeros es una exageración injustificada.

La navegación es hoy, una industria difícil y que no produce grandes utilidades. En general, vive de la protección de los Estados.

A la vez, hay en ella algo delicado, en orden a lo que es de interés público o nacional y lo que es de negocio privado. El régimen común de libertades absolutas o de criterios meramente utilitarios o de ganancias para los particulares, no puede aplicarse a estas materias.

El negocio privado, aunque sea muy legítimo y muy respetable, no puede pasar en estos asuntos más allá de la línea en que el interés superior del país y del pueblo exigen una limitación razonable.

En esta ley de excepción, se quiere desde el primer artículo una disposición perjudicial, que la Comisión no ha propuesto ni recomendado. Se quiere, con la indicación sobre los pasajeros algo que yo creo exagerado y que irrogará daño al resto de las buenas disposiciones del proyecto.

Respeto las opiniones contrarias a la mía; pero cumplí un deber al pedir que se retire esta indicación sobre los pasajeros; y si no se retira votaré en contra de la misma.

El señor **Guzmán**.— Me permite el señor Presidente.

Deseo contestar en pocas palabras las observaciones que acaba de formular el honorable señor Silva Cortés.

Se ha vuelto a plantear en el Honorable Senado este asunto, porque las razones que se dieron en las Comisiones Unidas de Relaciones Exteriores y Comercio y de Defensa Nacional, no nos convencieron para eliminar también el transporte de pasajeros de la ley de cabotaje.

Yo entiendo que este es un servicio de transporte que debe estar en manos de las Compañías Nacionales de vapores, porque es de importancia vital para el país, pues en caso de estar este servicio en poder de las compañías extranjeras, en cualquier momento pueden formular exigencias como una mayor elevación en el valor de los pasajes que no todos los ciudadanos estarían en condiciones de poder cumplir, y que vendría a convertirse en un servicio de lujo.

No estoy de acuerdo en que esto sea necesario por el hecho de que los itinerarios de las compañías de vapores extranjeras sean más cortos, porque las compañías nacionales pueden estudiar sus itinerarios de manera de poder llegar a suplir este servicio que actualmente hacen las compañías extranjeras. Por eso, repito, hemos formulado también una indicación por la cual solamente después de dos años de la vigencia de la ley que discutimos, entrará a regir la modificación que proponemos.

El señor **Silva Cortés**.— Ruego al Honorable Senado tenga a bien, antes de votar, considerar una circunstancia especial.

En el curso del último y reciente mes de mayo, venía yo de Europa en un vapor italiano y, como en los casos de los vapores ingleses, franceses y alemanes, ví centenares de pasajeros que viajaban entre puertos del Brasil, aunque existen dos grandes empresas de Navegación nacionales en ese país.

Es esto natural.



No puede, en países de grandes costas, situados lejos de los grandes centros mundiales de negocios, impedirse a las personas que viajen libremente por esos mares.

Se comprende la nacionalización del cabotaje de carga; pero nó el de pasajeros.

Ruego que se me permita repetir que Chile tiene la situación geográfica más desfavorable entre las Naciones bien organizadas, en cuanto a la distancia que nos separa de los grandes países; y que necesita comercio marítimo constante.

El señor **Bórquez**.— Al hacer esta indicación con el honorable señor Guzmán, nos guiaba el buen deseo de tener alguna vez Marina Mercante Nacional. Si no se la ayuda de alguna manera, ¿cómo queremos tenerla? La actual ley de cabotaje se dice que es de privilegio; pero yo no veo qué privilegios son esos, cuando no hay más que gabelas.

Además, con la indicación queremos que los 5 millones de pesos anuales que salen por concepto de naves extranjeras, queden, como debe ser, en el país y pasen a ser una subvención indirecta para las naves nacionales.

Hay quienes se asustan de que se quiera reservar el cabotaje para las naves nacionales, cuando tenemos el ejemplo de Estados Unidos, que no usa para nada las naves extranjeras. Aquí queremos lo mismo.

La Compañía Sudamericana de Vapores ha hecho un gran sacrificio al comprar tres espléndidas naves que, una vez aprobado este proyecto, podrán hacer viajes rápidos como los vapores "Santa", tocando en dos o tres puertos. Entonces valdría la pena ayudar directamente a estas compañías. Por eso es que formulamos la indicación que se discute, porque, sin esa ayuda, nunca tendremos una buena marina mercante nacional. Además, de aquí a dos años, fecha en que se aplicará esta parte de la ley, dispondremos de tiempo a fin de preparar a nuestras naves para que hagan viajes rápidos.

El señor **Hiriart**.— Voy a votar en contra de la indicación relativa al cabotaje de pasajeros, porque con ella se va a encarecer el pasaje para las poblaciones del norte. Actualmente los pasajeros que viajan de

Iquique a Antofagasta emplean, muy a menudo, las naves extranjeras y toman pasaje de segunda clase o intermedia, que son tan cómodos o mejor que la primera clase de las naves nacionales, con el agregado de que aquellos pasajes son muy baratos.

Con la aprobación de la indicación en referencia se haría una especie de desafío a la pobreza en que están viviendo las poblaciones del norte.

Por esta razón, repito, votaré en contra de la indicación.

El señor **Michels**.— Si hubiera seguridad de que la flota de la marina mercante nacional estuviera en condiciones de satisfacer todas las necesidades de transporte de pasajeros dentro del país en forma rápida, como lo hiciera cualquiera persona teniendo un vapor a la mano, también acompañaría en su indicación a los honorables Senadores, señores Bórquez y Guzmán. Se dice que esta reserva entraría en vigencia de aquí a dos años; quiere decir en tal caso que la dificultad se producirá para esa fecha, por que dada la naturaleza del trabajo que hacen estas naves de pasajeros, que tienen que tomar carga en Coquimbo para llevarla a Antofagasta o de Huasco para transportarla a Tocopilla, es imposible para un vapor de la marina mercante nacional realizar un viaje rápido, que es lo que necesita el pasajero.

Las mismas empresas nacionales han declarado que la cuestión pasajero no es una cosa que les interese y que más bien les deja pérdidas. Si no hay una diferencia tan grande entre las tarifas de los vapores nacionales y extranjeros...

El señor **Guzmán**.— No hay esa diferencia porque ellos hacen el viaje de vacío por nuestras costas.

El señor **Michels**... la gente que tiene apuro en movilizarse aprovecha cualquier vapor. La marina mercante nacional ni con el triple de su actual flota podría estar en condiciones de que los pasajeros se trasladarán con la prontitud que necesitan para sus negocios, ya sea al norte o al sur, especialmente al norte, para donde se hace la mayor parte del cabotaje.

Mientras que hoy, el pasajero que tiene que movilizarse, encuentra ya sea un vapor

inglés, uno alemán o buques salitreros, que también llevan pasajeros porque son mixtos; siempre se encuentra un vapor; siempre tiene el pasajero un medio rápido de transporte. Pero si han de esperar el vapor de la carrera, uno o dos a la semana, hoy día mismo no los hay ni en esa proporción; las personas que por sus negocios o actividades habituales tienen que viajar continuamente al norte, no lograrán hacer el viaje en dos días, ó 36 horas, como lo hacen hasta ahora, sino que se demorarán 4 ó 5 días.

Esto no favorecerá a nadie sino que acreerá nuevas dificultades y entrabará el rápido desarrollo de los negocios. El tiempo hoy día, vale dinero y por eso muchas personas prefieren pagar un mayor valor en los pasajes con tal de hacer los viajes en un menor tiempo.

Además de lo dicho, hay otra situación que considerar: la gente de negocios, los comerciantes que no disponen de mucho capital o facilidades, los empleados y otras gentes modestas viajan en lo que se llama la clase intermedia o segunda clase, que es bastante buena; de modo que manteniendo este servicio, se conseguiría obtener una relativa competencia y llegar a un beneficio general, como sería obtener pasajes baratos.

Por estas razones, siento manifestar que votaré en contra de la indicación de mis honorables colegas, ya que las razones que han dado no me convencen en cuanto al interés general que abone su aprobación.

El señor **Urrejola** (don Francisco). — He oído las opiniones de mis honorables colegas que han terciado sobre este asunto relativo al transporte de pasajeros; me parece que respecto al cabotaje siempre hay que tener un cuidado especial en propender a que nuestra Marina Mercante, tenga ciertos privilegios, pero me parece que con lo que se establece respecto de la carga es bastante.

Yo me explico que en Estados Unidos ocurra lo que ha manifestado el honorable señor Bórquez, porque allá hay una enormidad de barcos en muy buenas condiciones. Aquí tenemos una costa muy dilatada, y, como lo ha dicho el honorable señor Michels, muchas veces se encontrarán los viajeros con que no pueden tomar una nave

que puede conducirlos con rapidez, porque no es nacional. Si este rubro de pasajeros significa alguna cantidad, de ninguna manera autorizaría la exclusividad, porque la molestia sería mucho mayor que el beneficio. Aun sería preferible cierta subvención, pero, dada la lejanía de nuestras costas, y considerando la pequeñez material del volumen de nuestros transportes, me parece que sería ir muy lejos dejar el transporte de pasajeros para las naves nacionales.

Por estas razones, siento no poder aceptar la indicación de los honorables señores Bórquez y Guzmán.

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

El señor **Errázuriz**. — En realidad, me ha sorprendido la indicación de los honorables señores Bórquez y Guzmán. No tenía la menor idea de que la iban a formular. Ahora que los he oído exponer su tesis al respecto, debo decir que efectivamente son muchos los países en los cuales, además de la reserva de la carga, existe la reserva del pasaje.

Deseo antes que nada recalcar mucho que la actual ley no otorga nada a este respecto. Un honorable colega ha dicho en tono muy enfático que se está dando un gran privilegio y que no se puede dar más. No se está dando nada: la reserva de la carga existe desde hace mucho tiempo.

En cuanto a la reserva del pasaje, existe en muchos países y es efectivo que en los Estados Unidos, está reservada la correspondencia al transporte nacional. Y también en otros países: los ingleses transportan su correspondencia solamente en buques ingleses. Recuerdo que el año pasado se suscitó un conflicto para el correo de Estados Unidos, porque había interés de parte de los remitentes de la correspondencia, en el sentido de que las cartas para Europa las llevara el *Queen Mary*, que era más rápido que cualquier vapor norteamericano, más rápido en cuarenta y ocho horas. Sin embargo, la Administración de Correos se mostró absolutamente resuelta e inflexible a este respecto: dijo que la ley tenía que cumplirse y que, aunque la correspondencia demorara más, debía ir en vapores norteamericanos.

En esos países tan ricos no existe el "sno-



bismo" de viajar en vapores extranjeros. porque sean un poco más rápidos o un poco más cómodos, sino que protegen los vapores de su propia nacionalidad.

En Italia sucede lo mismo.

Respecto de la diferencia de pasajes, evidentemente que la hay, y bastante considerable, entre vapores extranjeros y chilenos.

En cuanto a que la supresión de vapores con clase intermedia pudiera exponer a los chilenos a tener que viajar en condiciones más caras, eso, seguramente, no se presentará, porque, naturalmente, llegado el caso, los vapores chilenos establecerían clases intermedias iguales o rebajarían, en los vapores más antiguos, el valor de los pasajes de primera clase al mismo nivel que en los extranjeros.

Lo que puedo decir es que la función crea el órgano; de modo que, seguramente, habiendo perspectivas de comercio remunerativo para el transporte chileno de pasajeros, desde luego se adquirirían vapores o se los mandaría construir.

Hoy no es posible competir con las grandes naves extranjeras, porque, a favor de las naves chilenas, no hay ninguna salvaguardia, ninguna defensa. El día que éstas existan, automáticamente, aparecerán vapores capaces de satisfacer esa necesidad.

Si se estima que el plazo de dos años es demasiado corto, podría establecerse otro más amplio.

Tampoco es cierto que se necesitaría una cantidad muy considerable de vapores para reemplazar a los extranjeros. Hay un error al respecto. Es cuestión de consultar la estadística de pasajeros que salen de Valparaíso para el norte (única dirección en que trafican vapores extranjeros), para comprobar que, en realidad, no es tan considerable el número de pasajeros que ocupan vapores, sean éstos chilenos o extranjeros; es un número muy limitado de pasajeros, para cuyo transporte se necesitarían muy pocos vapores chilenos, los que se incorporarían a las líneas nacionales el día que existiera ese estímulo.

De modo que, con conocimiento de causa, digo que, seguramente, no habría ese inconveniente que se prevé y que, indudablemente, significaría para la marina mercante chi-

lena, un poderoso estímulo del que ahora carece y sin el cual no se podrá llegar nunca a resolver este problema de la independización de nuestras costas con respecto a las naves extranjeras.

El señor **Guzmán**.— Yo creo, señor Presidente, como el honorable señor Errázuriz, que la necesidad crea el órgano respectivo.

Cuando se discutió el proyecto sobre reserva del cabotaje de carga para las naves chilenas, también se hicieron valer muchas consideraciones en contra. Se hacían las mismas observaciones que ahora formulan los Honorables Senadores. Recuerdo que se decía que la carga era transportada a menor costo por los buques extranjeros que por los nacionales, debido a que aquéllos eran más numerosos, e igual observación podría formularse ahora con respecto al transporte de pasajeros.

Me parece que si las compañías nacionales ven que es un negocio acogerse a la reserva del transporte de pasajeros, si ven que hay una posibilidad de ganar para ellas lo que actualmente perciben las compañías extranjeras por este capítulo, será cuestión de lógica que se dediquen a este negocio para aumentar sus utilidades. Las compañías nacionales harán las innovaciones que sean necesarias; el Gobierno aún podría exigirles determinados itinerarios de acuerdo con el Reglamento respectivo; podrán construirse naves dedicadas especialmente a este transporte. En fin, por su propia conveniencia las compañías nacionales se interesarán por tener los medios necesarios para realizar en buena forma este comercio.

Por estas razones, sigo creyendo que debe aprobarse la indicación que hemos formulado con el honorable señor Bórquez.

El señor **Ureta**.— Votaré favorablemente la indicación que han formulado los honorables señores Bórquez y Guzmán, y lo haré por una razón de lógica. En primer lugar, se trata de una disposición que tiene por objeto favorecer a la industria nacional, a la marina mercante chilena; es indudable que esta reserva la favorece. En segundo lugar, votaré afirmativamente porque en este mismo artículo encontramos una disposición que establece el derecho del Presidente de la República para otorgar

permisos a las naves extranjeras, con el objeto de que hagan el servicio de cabotaje en Chile con arreglo a las mismas condiciones señaladas en la ley. Si el servicio de transporte de pasajeros entre los puertos chilenos es deficiente o muy caro, esa deficiencia puede salvarla el Presidente de la República haciendo uso de la facultad que le confiere el último inciso del artículo 1.º

Por otra parte, no me parece lógico que una ley que va a reservar el transporte de carga entre los puertos chilenos a las naves nacionales, y que tiene una disposición, como el artículo 11, que establece que las empresas navieras que hagan el servicio público "no podrán negarse a conducir los pasajeros ni a recibir las mercaderías", no legisle también para el transporte de pasajeros. A mi juicio, la situación actual significa una ventaja para las Compañías extranjeras, y yo deseo que se forme una Compañía naviera nacional fuerte, porque con ello adelantaría el progreso del país.

Por estas consideraciones, aceptaré la indicación formulada por los honorables señores Bórquez y Guzmán.

El señor **Gatica**.— Creo que todo inconveniente se salvaría ampliando a tres años el plazo de dos que se propone para que éntre en vigencia esta parte del proyecto. En ese lapso se vería si la marina mercante nacional estaba o no en condiciones de transportar los pasajeros que se mueven en todo el litoral chileno. Formulo indicación en ese sentido.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — En discusión la modificación propuesta por el honorable señor Gatica.

El señor **Guzmán**.— No tenemos los autores de la indicación ningún inconveniente en ampliar a tres años el plazo que fija el artículo transitorio que hemos propuesto, para que éntre en vigencia esta parte de la ley.

El señor **Rivera**.— A mi juicio, señor Presidente, no hay ninguna conveniencia en aceptar la indicación formulada por los honorables señores Bórquez y Guzmán, ni aun en la forma propuesta por el honorable señor Gatica, porque esto parece algo ultra petita, ya que hasta ahora ninguna Compañía ha solicitado la reserva del transpor-

te de pasajeros para las naves nacionales. Creo que es ir demasiado lejos en este sentido, y que se perjudicaría enormemente el comercio y el libre transporte de pasajeros.

Se dice que dentro de dos o tres años las Compañías navieras nacionales pueden estar en condiciones de hacer el transporte de pasajeros sin necesidad del concurso de las Compañías extranjeras, y este mismo argumento me lleva a la conclusión de que la indicación no debe ser aceptada. Creo que la ley debe subvenir a una necesidad pública, debe satisfacer una situación latente ya, o existente, que es necesario consagrar en la ley; pero no al revés: dictar leyes para producir situaciones determinadas. Me parece verdaderamente erróneo este sistema. Si dentro de cinco, de tres, de dos años, o de uno, es efectivo que la Marina Mercante Nacional puede hacer este servicio sin necesidad de la concurrencia de las naves extranjeras, en buena hora que se dicte la ley que venga a sancionar una situación producida ya de hecho; pero no creemos intereses, con perjuicio de otros intereses.

¿Qué apuro habría ahora en dictar una ley para que rija a dos o a tres años plazo? ¿Qué objeto tendría esto? Absolutamente ningún objeto. No se sacaría absolutamente nada y, por el contrario, podría llegarse, desde luego, a constituir una amenaza contra las naves extranjeras que hacen el cabotaje, y posiblemente a crear cierta situación que, en definitiva, vendría a resultar en perjuicio de los habitantes del país que necesitan trasladarse de norte a sur y de sur a norte.

Por estas razones, voy a negar mi voto a esta indicación, aun después de las enmiendas que se han formulado.

El señor **Guzmán**.— ¿Me permite, señor Presidente?

Aunque sea, tal vez, una majadería, yo quisiera sólo hacer presente al señor Rivera, que aquí no hay petición alguna de los navieros o de los armadores. Esta ley no tiene por origen nada que los señores armadores hayan solicitado: tiene por origen una moción formulada por el honorable Diputado don Efraín Urrutia y por el que habla, cuando también era Diputado.



Repito, pues, que no es cuestión de creer que este proyecto de ley tuviera origen en peticiones que hubieran hecho los señores navieros: ha tenido el nacimiento que he indicado.

Por otra parte, el señor Rivera ha manifestado que el artículo transitorio, en estas condiciones, no tendría razón de ser. La tiene, señor Presidente. El señor Rivera tal vez no ha tenido la buena voluntad de estudiar esta cuestión, sino que le ha parecido, de buenas a primeras, que tal disposición sería inconveniente; pero el artículo transitorio tiene una razón, y es ésta: que de inmediato este servicio seguramente no lo pueden tomar las naves nacionales, porque en la actualidad el servicio se hace en combinación con las extranjeras. Las Compañías nacionales sabrían, así, que debían prepararse para, de aquí a dos o tres años, empezar a atender ellas solas este servicio.

Por otra parte, también es conveniente que las Compañías extranjeras sepan que este servicio de pasajeros, dentro del plazo indicado, pasará a ser exclusivo de las naves nacionales.

De manera, pues, que las dos razones dadas por el honorable señor Rivera, me parecen un tanto fuera de lugar.

El señor Rivera.— He oído hace un momento en el Honorable Senado que esta indicación, hasta cierto punto, era sorpresiva. Que se habría formulado en la comisión respectiva y retirado después por sus autores. De manera que cuando el honorable señor Guzmán dice que no he tenido buena voluntad para estudiar este asunto, me hace un cargo absolutamente infundado y gratuito.

Tampoco se necesita ni poca ni mucha voluntad para llegar a comprender los alcances de esta indicación. No se necesita largo estudio ni profunda dedicación. Basta tan sólo que esta indicación se enuncie, para que cada cual pueda apreciar sus alcances.

En mi concepto, sin necesidad de estudio, como digo, mi sólo criterio me dice a gritos los múltiples inconvenientes de ella.

Por estas razones la combato y le negaré mi voto.

El señor Cruchaga (Presidente).— Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no hay inconveniente, daré por aprobado el artículo en la parte no objetada y pondré en votación la indicación de los honorables señores Bórquez y Guzmán, en la forma propuesta por el honorable señor Gatica.

El señor Bravo.— ¿En la forma modificada por el honorable señor Gatica?

El señor Cruchaga (Presidente).— Que se establezca un plazo de tres años, en lugar de dos, honorable Senador.

Se procederá a votación, en la inteligencia de que si es aprobada esta indicación, la Sala entiende aprobados los tres años.

El señor Lira Infante.— ¿Podría leerse nuevamente la indicación?

El señor Secretario.— “Artículo 1.º El cabotaje, entendiéndose por tal el transporte marítimo de carga entre los diversos puertos del litoral de la República, queda reservado a las naves chilenas bajo las condiciones establecidas en la presente ley. Etc.”

El señor Cruchaga (Presidente).— La indicación consiste en agregar al inciso primero, a continuación de la palabra “carga”, la frase “y pasajeros”.

El señor Maza.— Antes de fundar mi voto solicito la buena voluntad de los señores Senadores para modificar la frase del inciso diciendo: “de pasajeros y carga”. Se trata de una cuestión de detalle, pero es conveniente que figure la palabra “pasajeros” antes que la palabra “carga”.

El señor Cruchaga (Presidente).— Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votación la indicación formulada por los honorables Senadores señores Guzmán y Bórquez, con la modificación de redacción propuesta por el honorable señor Maza.

**Al votar:**

El señor Maza.— La razón principal y tal vez la única que se ha dado para rechazar la indicación formulada por los honorables señores Guzmán y Bórquez, es que extendiendo el cabotaje también para los pasaje-

ros, hay una mayor demora en el transporte de las personas que tengan urgencia en trasladarse al norte del país...

El señor **Hiriart**.— Y mayor gasto también, señor Senador.

El señor **Maza**.— El gasto no siempre es mayor, señor Senador.

El señor **Hiriart**.— Lo es en relación con la segunda clase y la intermedia.

El señor **Maza**.— Esta razón de la mayor rapidez podría aplicarse con mayor razón a la carga que a los pasajeros; sin embargo, el país hace un sacrificio al demorar la carga para transportarla al norte, a fin de crear una marina mercante nacional. Me parece lógico que hagan también un pequeño sacrificio las personas que viajan al norte, disfrutando de un poco menos de comodidad.

Hace algunos años me encontraba en el Perú y pude ver que los habitantes de aquel país que deseaban viajar al sur, esperaban la pasada de los vapores de la Compañía Sudamericana, porque no contaban con una marina mercante propia, para venir a Chile, despreciando los pasajes de las compañías extranjeras. De modo que los peruanos favorecían más a nuestra compañía de vapores que a las compañías extranjeras. En cambio, entre nosotros, ocurre todo lo contrario: los chilenos prefieren esperar varios días la pasada de un vapor extranjero para viajar con un poco más de comodidades y darse el lujo de decir que viajan en vapor extranjero. De modo que en el fondo de la cuestión, me parece — y lo digo respetando la opinión de los demás señores Senadores — que no se trata tanto de la rapidez, sino más bien de la seguridad y comodidad, que es lo que impulsa a las personas a viajar en buques de compañías extranjeras.

Creo que no se completará nunca una política de fomento y de verdadera defensa de la marina mercante nacional, si no se reserva también el cabotaje de pasajeros, y es por eso que voto favorablemente la indicación de los honorables Senadores.

El señor **Lira Infante**.— Voy a fundar mi voto, señor Presidente.

Habría sido partidario de no acoger la indicación de mis honorables colegas señores Guzmán y Bórquez, por temor de que pudiera significar molestias a los habitantes del norte para trasladarse a sus provincias, con sacrificio de ellas mismas. Pero, pensando que aun aprobada esta indicación queda subsistente el inciso 3.º del mismo artículo, que dice que “El Presidente de la República, en caso de deficiencia de las empresas chilenas de cabotaje para atender las necesidades del país, podrá otorgar permiso a naves extranjeras para que hagan el cabotaje en las mismas condiciones que se exigen para las naves chilenas o en las especiales que en cada caso se determinen”, creo que en realidad, no hay perjuicio en ampliar el cabotaje a los pasajeros. Por eso, voto que sí.

El señor **Urrejola** (don José Francisco).— No, por las razones que dí anteriormente.

—Practicada la votación, se obtuvieron **12 votos por la afirmativa y 11 por la negativa. Un señor Senador no votó por estar pareado y dos señores Senadores se abstuvieron de votar.**

El señor **Cruchaga** (Presidente).— Se va a repetir la votación.

—Recogida nuevamente la votación dió el siguiente resultado: **12 votos por la afirmativa, 10 por la negativa y 2 abstenciones. No votaron 2 señores Senadores por estar pareados.**

El señor **Cruchaga** (Presidente).— Aprobada la indicación formulada por los honorables señores Bórquez y Guzmán.

El señor **Gatica**.— Siendo el plazo de tres años.

El señor **Cruchaga** (Presidente).— Esa es la inteligencia que le ha dado el honorable Senado, señor Senador.

En discusión el artículo 2.º del proyecto de la Comisión.

El señor **Secretario**.— “Artículo 2.º Las disposiciones de la presente ley, comprenden la navegación marítima, lacustre y fluvial de la República”.

El honorable señor Guzmán ha formulado indicación para redactar el artículo en la siguiente forma:

“Art. 2.º Las disposiciones de la presente ley se aplicarán:



1.º A las naves que estando dedicadas a la navegación marítima, se acojan a los beneficios de la reserva del cabotaje y mientras estén acogidas a ella;

2.º A la navegación lacustre y fluvial de la República.”

No hay más indicaciones en este artículo.

El señor **Cruchaga** (Presidente). — En discusión el artículo conjuntamente con la indicación formulada.

El señor **Maza**.— Me sugiere una serie de dudas esta indicación y me tomaría la libertad de pedir segunda discusión para estudiar el alcance que tendría si se aprobara.

El señor **Guzmán**.— Como ha pedido segunda discusión el honorable señor Maza, me parece que habría conveniencia en discutir oportunamente esta cuestión; sin embargo, puedo anticipar que es únicamente cuestión de redacción y de ajustar el artículo a lo que son las verdaderas situaciones que se producen. Dice la indicación: “Las disposiciones de la presente ley se aplicarán...” He distinguido aquí la navegación lacustre y fluvial de la navegación marítima. “... primero, a las naves que estando dedicadas a la navegación marítima se acojan a los beneficios de la reserva del cabotaje...” porque así es, deben acogerse las naves a la reserva del cabotaje, de lo contrario las disposiciones de esta ley no les alcanzan, “y mientras estén acogidas a ellas...” Creo que está perfectamente explicado el alcance que tiene la indicación.

El señor **Cruchaga** (Presidente).— ¿Insiste el honorable señor Maza en su indicación?

El señor **Maza**.— Sí, señor Presidente.

El señor **Cruchaga** (Presidente).—Queda para segunda discusión el artículo.

En discusión el artículo 3.º

El señor **Secretario**.—Artículo 3.º Para los efectos de la nacionalidad, se reputará chilena la nave cuyo propietario sea chileno y domiciliado en Chile; que esté mandada por capitán y oficialidad chilenos, y cuya tripulación, a lo menos en sus tres cuartas partes, sea chilena.

No obstante lo dispuesto en el inciso an-

terior, los armadores nacionales podrán contratar, por una sola vez, por un máximo de tiempo que no excederá de tres años respecto de cada contrato, hasta dos ingenieros extranjeros por nave, cuando así lo necesiten para el manejo de las máquinas motrices de combustión interna o para la instalación de nuevos servicios en las mismas naves.

Si el propietario de la nave fuere una sociedad o comunidad, se entenderá chilena, siempre que pertenezca a personas naturales o jurídicas chilenas, las tres cuartas partes del capital social o de los derechos en la comunidad.

Los armadores que constituyan sobre una nave gravámenes a favor de extranjeros por un valor que exceda del 40 por ciento del capital invertido en ella, perderán el derecho de acogerse a los beneficios de la presente ley respecto de la nave gravada.

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

Lo dispuesto en este artículo comprende a toda nave de cabotaje que navegue bajo bandera chilena, y se entenderá sin perjuicio de lo establecido en el artículo 7.º de la Ley General de Navegación, de 3 de julio de 1878.

En este artículo hay las siguientes indicaciones:

De los honorables señores Bórquez, Guzmán y Concha don Luis Ambrioso: Redactar el inciso 2.º como sigue:

“Desde la promulgación de la presente ley, solamente podrán ingresar como capitanes u oficiales de la marina mercante nacional, los chilenos nacidos en el territorio de la República.”

El señor **Maza**.— Sería conveniente mandar imprimir las indicaciones que se han formulado, para poder estudiarlas.

El señor **Secretario**.— Indicación del honorable señor Rivera:

“Substituir la parte del inciso primero desde “y oficialidad...” hasta el final, por la siguiente frase: “chileno y cuya oficialidad y tripulación sean chilenos, a lo menos en un ochenta y cinco por ciento”.

El señor **Cruchaga** (Presidente).— Quedará en discusión este artículo y las indicaciones propuestas.

Se está haciendo la impresión de las indicaciones formuladas y de las que han seguido llegando.

Ha llegado el término de la hora.

Se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión, a las 7 P. M.

**Antonio Orrego Barros,**  
Jefe de la Redacción.