

# Sesión 53.ª extraordinaria en 22 de Diciembre de 1921

## PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES CLARO SOLAR Y CORREA OVALLE

### SUMARIO

A indicación del señor Presidente se despacha sobre tabla el proyecto sobre obras portuarias.—A indicación del señor Huneeus se trata del proyecto sobre condonación de deudas a los rematantes de tierras en el sur.—Continúa tratándose del proyecto sobre reserva del cabotaje a la marina mercante nacional.—Se levanta la sesión.

### ASISTENCIA

#### Asistieron los señores:

Alessandri, José Pedro	González E., Alberto
Arancibia Laso, Héctor	Huneeus, Francisco
Briones Luco, Ramón	Letellier Silva, Pedro
Bulnes, Gonzalo	Lyon Peña, Arturo
Concha S., Juan E.	Ochagavía, Silvestre
Echenique, Joaquín	Quezada A., Armando
Errázuriz, Jorge	Valenzuela, Régulo
Errázuriz, Ladislao	Yáñez, Eliodoro
Freire, Fernando	Zañartu, Enrique
Garnham, Luis	Zañartu, Héctor
Gatica, Abraham	

Y los señores Ministros: de Justicia e Instrucción Pública, de Guerra y Marina, y de Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles.

### ACTA

Se leyó y fué aprobada la siguiente:

Sesión 52.ª extraordinaria en 22 de Diciembre de 1921

Asistieron los señores Claro, Correa, Arancibia, Briones, Bulnes, Concha S., don Juan E., Concha don Luis E., Echenique, Errázuriz Lazcano, Garnham, Gatica, González Errázuriz, Huneeus, Letellier, Lyon, Ochagavía, Valenzuela, y Zañartu don Enrique.

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

#### Oficios

Uno de la Honorable Cámara de Diputados

con el cual comunica que ha aprobado las modificaciones intróducidas por el Senado en el proyecto de obras portuarias, con excepción de las que expresa.

Quedó para tabla.

Uno de la Caja de Crédito Hipotecario en que manifiesta que el 31 del presente terminan su período los Consejeros elegidos por el Senado, señores Tocornal y Blanco.

Quedó para tabla.

Uno de la Comisión especial designada, para estudiar el proyecto sobre reorganización de los servicios públicos, en que comunica que ha procedido a constituirse, designando como Presidente al Honorable Senador don Guillermo Rivera.

Se mandó archivar.

### Informes

Uno de la Comisión de Gobierno y Elecciones recaído en la solicitud en que la Municipalidad de Rancagua pide la aprobación del Senado para un contrato sobre alumbrado público celebrado con la Compañía General de Electricidad industrial.

Quedó para tabla.

Otro de la Comisión de Gobierno y Elecciones recaído en la moción presentada por el Honorable Senador don Juan Enrique Concha sobre concesión de una pensión a doña Elvira Villaseca viuda del ex-guardián de la Cárcel de Peumo, Ernesto Trujillo y a sus menores hijos.

Pasó a la Comisión revisora de peticiones.

Otro de la Comisión de Agricultura, Industria y Ferrocarriles recaído en el proyecto de ley iniciado en un Mensaje de S. E. el Presidente de la República sobre autorización a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para contratar una cuenta corriente por veinte millones de pesos, para cancelar las cuentas pendientes del ejercicio financiero de 1921.

Quedó para tabla.

En la hora de los incidentes el Honorable

Senador por Talca, señor Correa, formula indicación para que se discuta en el primer lugar de la tabla de la orden del día de la sesión de la tarde de hoy, el proyecto de ley por el cual se autoriza a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para contratar una cuenta corriente por veinte millones de pesos, a fin de que pueda cancelar las cuentas pendientes del ejercicio financiero de 1921.

El señor Zañartu don Enrique hace algunas observaciones a esta indicación.

El señor Presidente insinúa la idea de discutir dicho proyecto en la presente sesión, ya que se encuentra ausente el Honorable Senador por Valdivia que quedó con la palabra en el debate producido con motivo de la discusión del artículo 3.º del proyecto de ley sobre reserva del cabotaje a las naves chilenas, y además se va a ver en la necesidad de retirarse de la Sala en pocos minutos más por la atención impostergable de otros asuntos, lo que le impedirá dar contestación a algunas de las observaciones del Honorable Senador por Concepción, señor Zañartu.

Se dan por terminados los incidentes.

La indicación del señor Correa es aprobada por nueve votos contra cuatro.

Entrando a la orden del día, continúa la discusión del artículo 3.º del proyecto de ley sobre reserva del cabotaje, que quedó pendiente en la sesión anterior.

Usan nuevamente de la palabra los señores Zañartu don Enrique, Ochagavía, Lyon y Valenzuela.

Por haber llegado la hora queda pendiente el debate y con la palabra el Honorable Senador por Santiago.

Se levanta la sesión.

### CUENTA

Se dió cuenta:

1.º Del siguiente oficio de la Honorable Cámara de Diputados:

Santiago, 22 de Diciembre de 1921. — Con motivo del mensaje e informe que tengo la honra de pasar a manos de V. E., la Cámara de Diputados ha dado su aprobación al siguiente

#### PROYECTO DE LEY:

"Artículo 1.º Se autoriza por el término de dieciocho meses el cobro de las contribuciones fiscales y municipales y el de los emolumentos, derechos o aranceles que a continuación se expresan:

#### I.—Contribuciones fiscales

1.º Derechos de internación, exportación y almacenaje, con arreglo a las leyes números 980, de 23 de Diciembre de 1897; artículos 116 y 117 de la ley número 1.515, de 18 de Enero de 1902, que se considerarán en vigor; artículo

3.º de la ley número 2.057, de 9 de Diciembre de 1907; número 2.144, de 10 de Agosto de 1908; número 2.641, de 12 de Febrero de 1912; número 2.865, de 29 de Enero de 1914; número 2.989, de 1.º de Marzo de 1915; número 3.061, de 4 de Febrero de 1916; número 3.066, de 1.º de Marzo de 1916; número 3.079, de 24 de Marzo de 1916; número 3.085, de 5 de Abril de 1916; número 3.086, de 5 de Abril de 1916; número 3.106, de 21 de Agosto de 1916; número 3.201, de 22 de Enero de 1917; número 3.297, de 2 de Setiembre de 1917; número 3.348, de 28 de Diciembre de 1917; número 3.450, de 11 de Diciembre de 1918; número 3.521, de 19 de Julio de 1919; número 3.596, de 16 de Enero de 1920; número 3.734, de 23 de Febrero de 1921; y 3.799, de 13 de Setiembre de 1921.

2.º Servicio de descarga, despacho y movilización de buques en las aduanas, con arreglo a las leyes números 1.024, de 25 de Enero de 1898; número 1.316, de 30 de Diciembre de 1899, y artículo 7.º de la Convención sobre Encomienas Postales, celebrada en Washington el año 1897.

3.º Servicio del muelle fiscal de Valparaíso, con arreglo a la ley de 17 de Enero de 1884; al decreto número 1.336, de 5 de Mayo de 1920; y al decreto de 11 de Agosto de 1902, dictado con arreglo a la ley número 1.525, de 23 de Enero de 1902.

4.º Impuesto de papel sellado, timbres y estampillas, con arreglo a la ley número 3.733, de 23 de Febrero de 1921.

5.º Impuesto sobre tabacos, cigarros y cigarrillos, conforme a la ley número 3.724, de 8 de Febrero de 1921.

6.º Impuesto sobre alcoholes, licores, vinos y cervezas, conforme a la ley número 3.087, de 5 de Abril de 1916; número 1.515, de 18 de Enero de 1902; número 3.114, de 4 de Setiembre de 1916; número 3.175, de 29 de Diciembre de 1916 y 3.786, de 5 de Setiembre de 1921.

7.º Patentes de pertenencias de sustancias minerales, comprendidas en el inciso 3.º del artículo 2.º del Código de Minería, con arreglo a la ley número 1.728, de 28 de Enero de 1905, y patentes sobre yacimientos de arenas auríferas, con arreglo a la ley número 1.936, de 8 de Febrero de 1907.

8.º Contribución de faros y balizas, con arreglo a la ley número 1.638, de 23 de Enero de 1904; a la ley número 2.999, de 1.º de Marzo de 1915; y número 3.201, de 22 de Enero de 1917.

9.º Patentes de Compañías de Seguros sobre la vida, contra-incendios y otros riesgos, con arreglo a la ley número 1.712, de 19 de Noviembre de 1904 y contribución de dos por ciento de las primas líquidas impuestas por la misma ley a las Compañías de Seguros contra-incendios, y 3.690, de 30 de Noviembre de 1920.

10. Servicios de correos, con arreglo a las leyes de 5 de Noviembre de 1857; de 19 de Noviembre de 1874; número 1,080, de 16 de Setiembre de 1898; número 1,093, de 7 de Octubre de 1898; número 1,198, de 2 de Febrero de 1899; al reglamento de giros postales de 21 de Mayo de 1897; a la ley número 2,047, de 7 de Setiembre de 1907; y a las convenciones postales vigentes; a la ley número 2,579, de 6 de Diciembre de 1911; número 2,595, de 9 de Enero de 1912 y a las convenciones postales, a que se refiere, y decreto número 182, expedido por el Ministerio del Interior el 16 de Enero de 1912, y a la ley número 3,619, de 14 de Marzo de 1920.

11. Contribución de desagües, con arreglo a las leyes número 342, de 19 de Febrero de 1896; número 1,835, de 11 de Febrero de 1906; y número 3,091, de 5 de Abril de 1916, y decreto reglamentario número 2,210, de 31 de Octubre de 1916.

12. Servicio de pavimentación y alcantarillado de Santiago, conforme a las leyes números 1,624 bis, de 27 de Noviembre de 1903; al artículo 2.º de la ley número 2,324, de 18 de Julio de 1910; número 3,041, de 20 de Diciembre de 1915; número 3,353, de 13 de Febrero de 1918; número 3,435, de 18 de Noviembre de 1918; número 3,546, de 27 de Agosto de 1919; y número 2,642 de 5 de Agosto de 1920.

13. Contribución de regadío, con arreglo a las leyes número 2,953, de 9 de Diciembre de 1914; número 3,130, de 4 de Setiembre de 1916; número 3,182, de 29 de Diciembre de 1916; números 3,232, 3,233, 3,234, de 7 de Febrero de 1917; número 3,314, de 21 de Setiembre de 1917; número 3,369, de 16 de Mayo de 1918; número 3,621, de 10 de Abril de 1920, y 3,730; de 16 de Febrero de 1921.

14. Contribución sobre herencias, donaciones y demás establecidas por la ley número 2,982, de 5 de Febrero de 1915, con la excepción a que se refiere la ley número 3,073, de 17 de Marzo de 1916

15. Contribución sobre la propiedad territorial, bienes muebles y valores mobiliarios, en conformidad a la ley número 3,091, de 5 de Abril de 1916, en la parte fiscal correspondiente, con las excepciones a que se refieren las leyes números 3,117 y 3,221, de 4 de Setiembre de 1916 y 29 de Enero de 1917, respectivamente; números 3,232, 3,233 y 3,234, de 7 de Febrero de 1917; artículo 2.º de la ley número 3,254, de 21 de Agosto de 1917; número 3,271, de 28 de Agosto de 1917; número 3,294, de 21 de Setiembre de 1917; número 3,495, de 13 de Febrero de 1915; número 3,546, de 27 de Agosto de 1919; número 3,610, de 14 de Febrero de 1920; número 3,611, de 5 de Marzo de 1920; número 3,621, de 10 de Abril de 1920 y 3,792 de 5 de Setiembre de 1921.

16. Servicio de agua potable y saneamiento, en conformidad a las leyes número 3,072,

de 17 de Marzo de 1916, y número 3,185, de 13 de Enero de 1917.

17. Derechos consulares, con arreglo a la ley número 2,208, de 21 de Setiembre de 1909 y a la ley número 3,184, de 8 de Enero de 1917.

18. Derechos de tonelaje, en conformidad a la ley número 3,219, de 29 de Enero de 1917 y número 2,352, de 13 de Febrero de 1918.

**II.—Contribuciones municipales**

1.º Contribución sobre la propiedad territorial, los bienes muebles y valores mobiliarios, en conformidad, a la ley número 3,091, de 5 de Abril de 1916; número 3,117, de 4 de Diciembre de 1916; número 3,149, de 22 de Diciembre de 1916; número 3,221, de 29 de Enero de 1917; número 2,189, de 7 de Agosto de 1909; número 2,267, de 15 de Febrero de 1910; número 2,297, de 5 de Marzo de 1910; número 2,324, de 18 de Junio de 1910; número 2,457, de 1.º de Febrero de 1911; número 2,658, de 7 de Junio de 1912; número 2,881, de 8 de Febrero de 1914; número 2,712, de 25 de Noviembre de 1912; número 2,905, de 22 de Julio de 1914; número 3,058, de 4 de Febrero de 1916; número 3,213, de 22 de Enero de 1917; números 3,232, 3,233, 3,234, de 7 de Febrero de 1917; número 3,254, de 21 de Agosto de 1917; número 3,271, de 28 de Agosto de 1917; número 3,294, de 25 de Setiembre de 1917; número 3,495, de 13 de Febrero de 1919; número 3,508, de 27 de Febrero de 1919; número 3,509, de 27 de Febrero de 1919; número 3,546, de 27 de Agosto de 1919; número 3,611, de 5 de Marzo de 1920; número 3,621, de 10 de Abril de 1920; número 3,642, de 4 de Agosto de 1920, y 3,792, de 5 de Setiembre de 1921.

2.º Impuestos de patentes sobre el ejercicio de las profesiones, oficios, industrias, comercio o artes, en conformidad a la ley número 3,165, de 22 de Diciembre de 1916; número 1,515, de 18 de Enero de 1902, en la parte no derogada por la ley anterior, número 3,280, de 30 de Noviembre de 1917; número 3,508, de 27 de Febrero de 1919 y 3,509, de 27 de Febrero de 1919.

3.º Impuestos de de mataderos y carnes muertas, según las leyes de 26 de Noviembre de 1873; número 3,071, de 17 de Marzo de 1916; número 3,107, de 28 de Agosto de 1916; número 3,151, de 22 de Diciembre de 1916; y de mataderos y albéitar, en conformidad a la ley número 33 de Enero de 1885; número 3,510, de 27 de Febrero de 1919.

4.º Patentes de minas, distintas de las comprendidas en el número 7.º, del párrafo primero de este artículo, con arreglo al título XII del Código de Minería, a la ley número 1,708, de 10 de Noviembre de 1904, con excepción de la patente a que se refiere el artículo 131 del Código de Minería; debiendo aplicarse al mantenimiento y conservación de caminos en la forma ordenada por la misma ley, excep-

to en Vallenar, en donde deberá continuar aplicándose en conformidad a lo que establecía la ley número 3,151, de 22 de Diciembre de 1916; y número 3,611, de 5 de Marzo de 1920

5.o Patentes de carruajes, conforme a las leyes de 23 de Setiembre de 1862, de 23 de Enero de 1885; número 1,611, de 12 de Setiembre de 1908; número 2,712, de 25 de Noviembre de 1912; número 2,831, de 8 de Febrero de 1914; número 2,905, de 22 de Julio de 1914; número 3,213, de 22 de Enero de 1917; número 3,436, de 18 de Noviembre de 1918; número 3,486, de 31 de Enero de 1919; número 3,508, de 27 de Febrero de 1919; y número 3,509, de 27 de Febrero de 1919.

6.o Impuesto para el servicio obligatorio de desagües en Iquique, según las leyes números 1,359, de 29 de Setiembre de 1900; número 1,404, de 29 de Diciembre de 1900; número 3,508, de 27 de Febrero de 1919.

7.o Derechos de distribución de agua en Copiapó, conforme a la Ordenanza de Policía Fluvial y de Irrigación para el valle de Copiapó, aprobada por decreto supremo de 30 de Enero de 1875.

8.o Privilegios de lanchas cisternas en Valparaíso, conforme a ley de 10 de Agosto de 1850.

9.o Derechos de andamios en Santiago, Valparaíso y Concepción, con arreglo al artículo 21 de la ley número 2,658, de 7 de Junio de 1912.

10. Servicio de pavimentación, con arreglo a las leyes números 1,463, de 11 de Junio de 1901; número 1,887, de 6 de Diciembre de 1906; número 2,297, de 5 de Marzo de 1910; número 2,658, de 7 de Junio de 1912; número 2,712, de 25 de Noviembre de 1912; número 2,713, de 5 de Diciembre de 1912; número 2,831, de 8 de Febrero de 1914; número 2,905, de 22 de Junio de 1914; número 3,150, de 22 de Diciembre de 1916; número 3,353, de 13 de Febrero de 1918; número 3,435, de 18 de Noviembre de 1918; número 3,508, de 27 de Febrero de 1919; y número 3,796, de 13 de Setiembre de 1921.

11. Impuesto de mercados y puestos de abasto, conforme a la ley de 12 de Setiembre de 1887, de 23 de Enero de 1875, y artículo 7.o de la ley de 22 de Diciembre de 1891; ley número 2,609, de 10 de Setiembre de 1913, y ley número 2,815, de 20 de Octubre de 1913.

12. Los recibos que otorguen los tesoreros municipales para el cobro de las contribuciones de cualquier orden que les corresponda percibir por los ingresos de caja se extenderán en la forma que indica la ley número 3,324, de 30 de Noviembre de 1917.

### III.—Contribuciones especiales en la provincia de Tacna, además de las generales y con arreglo a las leyes de 23 de Enero de 1885 y número 2,078, de 24 de Enero de 1908.

1.o Contribución de seguridad y alumbrado público.

2.o Contribución de mojonazgo y sisa.

3.o Contribución de comprobación de pesos y medidas, e inspección de líquidos.

### IV.—Contribuciones, emolumentos, derechos o aranceles establecidos a favor de instituciones o funcionarios públicos.

1.o Aranceles de cementerios, dictados en virtud de la ley número 254, de 21 de Enero de 1895, con la exclusión de los artículos 12 y 14 del arancel de 18 de Enero de 1896, quedando facultado el Presidente de la República para modificar los actuales aranceles.

2.o Aranceles parroquiales, según la ley de 17 de Julio de 1844.

3.o Derechos de fieles ejecutores conforme a la ley de pesos y medidas, de 29 de Enero de 1848.

4.o Aranceles consulares, con arreglo a las leyes número 2,208, de 21 de Setiembre de 1909, y número 3,184, de 8 de Enero de 1917 y número 3,648, de 4 de Agosto de 1920.

5.o Aranceles judiciales, según la ley de 15 de Setiembre de 1865; decretos de 21 de Diciembre del mismo año y 31 de Mayo de 1882, en conformidad a lo dispuesto en artículo 11 de la ley número 2,446, de 5 de Enero de 1911; número 3,068, de 3 de Marzo de 1916; y número 3,390, de 15 de Julio de 1918.

6.o Impuesto de tonelaje en favor de los hospitales, ley de 15 de Setiembre de 1865; ley número 2,763, de 28 de Enero de 1913; ley número 2,913, de 3 de Agosto de 1914; y ley número 3,064, de 6 de Febrero de 1916.

7.o Derechos de rol, ley de navegación de 24 de Junio de 1878.

8.o Derechos de inscripción y transferencia de marcas de fábricas y de comercio, conforme a la ley de 12 de Noviembre de 1874.

Art. 2.o Se autoriza el cobro en el Territorio de Magallanes de las contribuciones fiscales expresadas en los números 4.o, 5.o, 6.o, 7.o, 8.o, 9.o, 10.o 15 y 15 del párrafo 1.o del artículo 1.o y de las establecidas en los artículos 4.o y 17 de la ley número 3,066, de 1.o de Marzo de 1916, y número 342, de 19 de Febrero de 1896 y número 1,468, de 11 de Junio de 1901.

Se autoriza, asimismo, el cobro en el Territorio de Magallanes, de las contribuciones expresadas en los números 1.o, 2.o, 3.o, 4.o y 5.o del párrafo 2.o del artículo anterior, que serán percibidas y administradas por la Comisión de Alcaldes del Territorio, con arreglo al decreto supremo de 7 de Junio de 1896.

La cuota del impuesto sobre la propiedad territorial, los bienes muebles y los valores mobiliarios, será de tres por mil en el Territorio de Magallanes.

Se autoriza asimismo, el cobro de las patentes de minas, en conformidad al título XII del Código de Minería, que serán percibidas y administradas por la Comisión de Alcaldes a que se ha hecho referencia, y que se destinará al objeto que indica la ley número 1,708, de 10 de Noviembre de 1904.

Se autoriza, igualmente, dentro de este Territorio, el cobro de las contribuciones expresadas en los números 1.o, 2.o, 3.o, 5.o, 6.o, 7.o y 8.o del párrafo 4.o del artículo 1.o.

Art. 3.º Esta ley regirá desde su publicación en el "Diario Oficial", y desde el mismo día correrá el plazo de dieciocho meses fijado en ella."

Dios guarde a V. E.—C. A. Ruiz.—Alejandro Errázuriz M., Secretario.

2.º De un informe de la Comisión Revisora de Peticiones, acerca del proyecto propuesto por el señor Senador don Juan Enrique Concha S., que concede una pensión de \$ 1,440 anuales a la viuda e hijos menores del ex-guardián de la cárcel de Peumo, don Ernesto Trujillo.

#### CONSTRUCCION DE OBRAS PORTUARIAS

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — La Honorable Cámara de Diputados ha devuelto el proyecto sobre construcción de obras portuarias con algunas modificaciones.

Si al Senado le parece, podríamos entrar a tratar inmediatamente de dichas modificaciones.

Acordado.

El señor SECRETARIO. — El oficio dice así:

"La Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar las modificaciones introducidas por el Honorable Senado en el proyecto sobre construcción de obras portuarias, con excepción de las siguientes, respecto de las cuales ha adoptado los acuerdos que a continuación se detallan:

##### Artículo 1.º

Ha desechado la modificación que consiste en haber agregado al final del inciso 1.º de este artículo, lo siguiente: "y construcción de un muelle y obras complementarias de Tomé y Pichilemu".

De la modificación hecha en la parte final del inciso 2.º, después de las palabras: "plazo de diez años", se ha rechazado la nueva redacción dada a esta parte, aceptándose sólo la frase final agregada por el Honorable Senado, que dice así: "Estos ferrocarriles sólo podrán contratarse una vez contratadas las obras del puerto de Constitución".

En consecuencia, el inciso 2.º del artículo 1.º quedaría en los términos siguientes:

"Se autoriza, asimismo, al Presidente de la República para contratar a precio alzado, en conjunto o por parcialidades, dentro del plazo de diez años, la construcción de los ferrocarriles de los Queñes a Curicó y de Peralillo a Parronal y la prolongación del ferrocarril de Hualañé a Constitución. Estos ferrocarriles sólo podrán contratarse una vez contratadas las obras portuarias del puerto de Constitución".

##### Artículo 3.º

Ha sido desechada la modificación que consiste en haber agregado después del renglón: "Para la construcción de un muelle y de un muelle en Puerto Montt", los siguientes:

"De cuarenta mil libras esterlinas (£ 40,000) para la construcción de un muelle y obras complementarias en Tomé;

"De cuarenta mil libras esterlinas (£ 40,000)

para la construcción de un muelle y obras complementarias en Pichilemu".

Ha desechado, también, la modificación relativa a cambiar la redacción del inciso final como sigue:

"De doscientas mil libras esterlinas (£ 200,000) para iniciar la construcción del ferrocarril de los Queñes a Curicó, del ferrocarril que una a Parronal con el ramal de San Fernando a Pichilemu y la prolongación del ferrocarril de Hualañé a Constitución".

##### Artículo 4.º

Como consecuencia de los acuerdos anteriores, el monto del empréstito de que trata el inciso b) de este artículo se ha reducido a la suma de cinco millones quinientas sesenta mil libras esterlinas (£ 5,560,000)".

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Como ve el Senado, la Cámara de Diputados ha desechado, en el artículo 1.º, la modificación que aquí se le hizo consistente en agregar en el inciso 1.º la construcción de un muelle y obras complementarias en Tomé y Pichilemu.

Como consecuencia de esta supresión, ha suprimido también las cantidades de cuarenta mil libras esterlinas que había agregado la Cámara de Senadores para construir esas obras.

En el inciso 2.º del artículo 1.º sólo acepta la frase final.

La Cámara de Diputados insiste también en la redacción que había dado al artículo 3.º; y, como consecuencia, ha reducido la cantidad fijada en el artículo 4.º en la suma correspondiente, manteniendo los 5 millones quinientas sesenta mil libras esterlinas.

El señor ERRAZURIZ LAZCANO. — La Cámara de Diputados ha suprimido en el artículo 3.º las 40 mil libras consultadas para la construcción de un muelle y obras complementarias en Pichilemu.

Si se aceptara la supresión de estas obras, el ferrocarril de Pichilemu quedaría como un simple ferrocarril de balneario.

El señor JARAMILLO (Ministro de Industria). — Exactamente. Tiene toda la razón Su Señoría.

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

El señor ZAÑARTU (don Héctor). — Habría conveniencia en dejar la votación para la próxima sesión. Tengo entendido que varios señores Senadores desean tomar parte en la votación, y, si no se hallan presentes, es porque ignoraban que se iba a tratar de este asunto.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — ¿Y por qué no rechazamos desde luego las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados?

El señor ZAÑARTU (don Héctor). — No insisto, Honorable Presidente, en que la votación quede para mañana.

El señor BULNES. — Yo lo pido, porque no sé de qué se trata.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Se trata, Honorable Senador, de resolver si se mantiene o no el gasto y la autorización para la obra de armar el muelle de Tomé y la construcción del muelle de Pichilemu y si se acepta la modificación que la Honorable Cámara de Diputados había introducido en el trazado del ferrocarril que debe unir a Parronal con la línea de San Fernando.

La Cámara de Diputados fija como punto de unión Peralillo y el Honorable Senador por Colchagua dijo que era preferible no poner este pie forzado por diversas razones que dió Su Señoría a la Cámara.

El señor BULNES.— Está muy bien, Honorable Presidente; no insisto en mi petición.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Si no se pidiera votación se declararía que el Senado insiste en su anterior acuerdo.

El señor VALENZUELA.— Con mi voto en contra, Honorable Presidente, porque no acepto la construcción del muelle de Pichilemu.

Conozco bien este puerto y sé que eso será tirar el dinero al agua, pues es tal allí la braveza del mar que no habrá muelle que pueda resistirla.

El señor BULNES.— Yo también conozco ese puerto y pienso como el Honorable Senador que este será un gasto inútil, pero no encuentro lógico que habiendo concedido el dinero necesario para la construcción de un ferrocarril no se hagan las obras complementarias.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Si no se pidiera votación se declararía que el Senado insiste, con el voto en contra del Honorable Senador por Santiago.

Queda así acordado.

#### CONDONACION DE INTERESES A LOS SUBASTADORES DE TIERRAS AL SUR DEL BIO-BIO

El señor HUNEEUS.— En días pasados se inició la discusión de un proyecto que condona los intereses penales a los colonos y subastadores de tierras al sur del Bío-Bío.

Este proyecto importa algunos millones de pesos que están adeudando al Fisco los subastadores de tierras y aún cuando no participo de la opinión de condonar la totalidad de los intereses, creo adeudados, creo que es necesario que el Congreso se pronuncie sobre el particular.

El proyecto fué enviado por el Presidente de la República en el año 1910; con tal motivo están pendientes los pagos de los saldos de precios insolutos y como es evidente la ventaja que hay en resolver, definir esta situación, me permito formular indicación para que se trate el proyecto sobre tabla.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — El Senado ha oído la indicación que ha formulado el Honorable Senador por Santiago.

El señor ZAÑARTU (don Héctor).— Yo no me opongo, señor Presidente, a que se discuta desde luego este proyecto, siempre que su dis-

cusión ocupe sólo la Primera Hora de la presente sesión.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — No habiendo oposición, se procederá a la discusión del proyecto a que se ha referido el señor Senador.

El señor CORREA OVALLE.— Desearía saber, señor Presidente, si han llegado a la Mesa los datos referentes a la cuantía de los intereses corrientes y penales que se adeudan al Estado por los colonos y rematantes de tierras fiscales. Ignoramos cuál es el monto de estos intereses corrientes.

Talvez podría solucionarse este punto determinando que estos deudores deben pagar las sumas adeudadas por capital más los intereses corrientes.

El señor HUNEEUS.— Por mi parte, apruebo la opinión del Honorable Vice-presidente.

El señor CORREA OVALLE.— Faltan sólo los datos referentes al monto de los intereses corrientes que se adeudan al Estado.

El señor HUNEEUS.— Hay un cuadro de lo adeudado hasta el año 1914, en el cual se dice que lo adeudado por intereses penales es la suma de \$ 2.837,871. Y como los intereses penales están imputados al interés del 24 o/o; y el interés corriente sobre el capital es del 8 o/o, entendido que no se haya calculado el interés acumulativo, lo adeudado por intereses corrientes, que es la suma que desea conocer el Honorable Vice-Presidente, sería la tercera parte de la suma que he indicado como deuda total a título de intereses en el año 1914. Quedaría agregar los de esa fecha a la actual.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — A mi juicio, no puede haber sido calculado el interés acumulado.

El señor HUNEEUS.— Así lo creo yo también, señor Presidente, y es por esa razón que digo que los intereses corrientes llegarán a la tercera parte de la suma citada.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Debo dar al Senado este dato: hasta el 6 de Mayo del año de 1915 los intereses penales ascendían a \$ 2.837,871, sobre un capital de \$ 1.873,600.

El señor BULNES.— Desearía saber si los intereses penales estarán calculados en la cifra que acaba de leer el Honorable Presidente, separadamente de los intereses corrientes.

El señor HUNEEUS.— No, señor Senador; están comprendidos en aquella suma los intereses penales y los corrientes.

El señor SECRETARIO.—La Cámara de Diputados ha tenido a bien desechar las modificaciones introducidas por el Honorable Senador, en el proyecto sobre condonación de intereses penales que adeudan al Estado los colonos extranjeros y los rematantes de tierras fiscales situadas al sur de Bío-Bío.

El proyecto de ley aprobado por la Cámara de Diputados decía así:

Artículo 1.º—Condónase los intereses penales que a la fecha de la promulgación de esta ley, adeuden al Estado los colonos extran-

jeros y los rematantes de tierras fiscales, situadas al sur del Bio-Bio, hasta la provincia de Llanquihue inclusive, siempre que pagaren el total de sus obligaciones por capital, en el plazo de seis meses, contados desde la publicación de esta ley en el "Diario Oficial".

Artículo 2.º—Si en el plazo que se concede no se hubiese pagado lo que se adeuda al Fisco por capital, sin intereses penales, se hará exigible el total de la obligación y se procederá a la venta de los predios hipotecados en la forma dispuesta en el artículo 2.º de la ley N.º 1725 de 31 de Enero de 1905.

El Honorable Senado al tratar de este proyecto introdujo las siguientes modificaciones:

#### Artículo 1.º

Se han eliminado las palabras: "y los rematantes", y en reemplazo de ella se ha consignado el siguiente inciso segundo:

"Condonanse igualmente los intereses penales de los rematantes de tierras fiscales ubicadas en la misma zona que, dentro del plazo indicado, paguen el total de sus obligaciones por capital, con los intereses correspondientes a razón de 8 por ciento al año.

#### Artículo 2.º

A continuación de las palabras: "no se hubieren pagado" se ha agregado estas otras: "con arreglo al artículo anterior".

Se han eliminado las palabras: "por capital, sin intereses penales".

La frase: "el total de la obligación" ha sido reemplazada por esta otra: "la obligación con la totalidad de los intereses penales".

La Cámara de Diputados ha rechazado todas estas modificaciones.

El señor BULNES.—Yo no me he dado cuenta cabal de las modificaciones que ha rechazado la otra Cámara, por lo que rogaría al Honorable Senador por Santiago, señor Huneeus que conoce todos los antecedentes de este proyecto, se sirviera explicármelas.

El señor HUNEEUS.—Este proyecto, señor Senador, tuvo su origen en un mensaje del Ejecutivo enviado a la Cámara de Diputados el año 1910.

La Honorable Cámara de Diputados aprobó el proyecto en los mismos términos que lo ha mantenido ahora, y cuya lectura acaba de oír el Senado, es decir, condonando todos los intereses, corrientes y penales.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—En realidad, no había intereses corrientes en estas obligaciones. Los rematantes de tierras tenían que hacer el pago de sus deudas dentro de cierto plazo, pues si no lo hacían tendrían que pagar intereses penales.

El señor BULNES.—¿Desde qué fecha se deben estas cantidades?

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Hay una deuda de 1873, señor Senador.

El señor HUNEEUS.—Cuando este proyecto llegó al Senado por primera vez, el Honorable Senador por Concepción señor Javier Eyzaguirre solicitó del Ejecutivo que enviara la lista de los deudores, con indicación de las cantidades debidas, con especificación de lo correspondiente a capital y a intereses separadamente. Pues bien, y esto sea dicho como curiosidad, pasó un año, después otro antes que llegara esa lista al Senado, hasta que en 1915 la envió el señor Ministro de Colonización, acompañada de una nota en que ofrecía excusas a la Cámara por el retardo con que era remitida.

Recorriendo esa lista, se puede ver que no se trata solamente de subastadores de pequeñas extensiones de tierras, sino que hay también algunos de cantidades bastantes apreciables, que hoy pertenecen a sucesiones o a personas que seguramente no necesitan del favor del público. Anoto este dato, para que los señores Senadores no imaginen que esta ley de condonación de deudas se quiere dictar exclusivamente a favor de colonos o de subastadores de escasos recursos.

El proyecto fué despachado por esta Cámara, aceptando el Senado la condonación de los intereses penales, y exigiendo el pago del interés de ocho por ciento anual y por mi parte voy a solicitar del Honorable Senado que mantenga su acuerdo anterior y que se apruebe el proyecto condonando los intereses penales, cobrando el 8 por ciento de interés corrido.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Es decir que Su Señoría pide la insistencia del Senado en su acuerdo primitivo.

El señor HUNEEUS.—Sí, Honorable señor Presidente; y en abono de mi petición, debo hacer presente, en primer lugar, que el mensaje vino en 1910, solicitado por los deudores, y tenía por objeto condonar los intereses penales a aquellos deudores que dentro del plazo de seis meses cancelaran el importe de sus saldos. De suerte que todos estos deudores debían estar en condiciones de pagar hace once años: Los propios interesados hubieran pagado entonces la cantidad de un millón ochocientos ochenta mil pesos, que debían por saldo de capital sin contar intereses; esa era su aspiración; pregunto, ¿habría justificación alguna para que se perdiera el interés, que, por lo menos, desde esa fecha debió percibir el Estado? A mi juicio nó, señor Presidente.

Por otra parte, ¿qué significaría en nuestro régimen, qué precedente se establecería para el futuro, si se condonaran todos los intereses corrientes y penales a los deudores que no cumplieron las estipulaciones de sus contratos? ¿Iría a devolver el Estado los intereses corrientes a los que pagaron sus deudas en su debida oportunidad? ¿O la ley los va a castigar favoreciendo a los que fueron remisos en el cumplimiento de sus obligaciones, concediéndoles este privilegio?

Esto, sobre ser injusto, importaría decir a los deudores del Estado que no es conveniente

apresurarse a efectuar el pago de sus obligaciones. Siempre podrá esperarse una ley generosa.

El señor ARANCIBIA LASO. — Yo voy a votar porque el Honorable Senado no insista en su primitivo acuerdo. Según mis recuerdos, cuando conocí este proyecto, hace años, en la Cámara de Diputados, entendí que estaba encaminado a crear recursos al Erario Nacional. Los deudores del Fisco estaban llanos a pagar si se les condonaban los intereses penales, que, en muchos casos, eran superiores al monto del capital. Se presentó entonces este proyecto, que autorizaba al Ejecutivo para hacer estas condonaciones de intereses a las personas que hicieran efectivo el pago, no recuerdo si dentro del plazo de la deuda o en un plazo que se fijaba en el proyecto mismo.

Es indudable que dentro de la normalidad ordinaria de los negocios, puede aparecer en condiciones anormales la condonación de intereses a personas que están debiendo; pero hay que recordar que cuando se trata de un proyecto de la naturaleza del que hoy discutimos; cuando se trata de un proyecto presentado por el Gobierno, no sé si a petición de los deudores o no, pero en el cual se expresa que se presenta con el fin de obtener recursos para el Estado, es evidente que no se puede consultar en él disposiciones corrientes en la vida de los negocios y que, cuando se produce una situación como ésta, es necesario hacer una rebaja o conceder alguna ventaja a los deudores a fin de poder obtener el cumplimiento de las obligaciones.

Cuando el Fisco no ha podido obtener el pago de esas deudas en muchos años, no podemos suponer que ello se deba a desidia de los hombres que han pasado por el Ministerio, porque, seguramente, han llegado a él hombres laboriosos que se habrán preocupado de este asunto. Sin embargo, ninguno de ellos ha podido obtener el pago; lo que quiere decir, o que los deudores están en la imposibilidad de pagar o que no les conviene hacerlo, acaso porque los intereses, agregados al valor primitivo de la propiedad, significan una suma mayor que el precio del predio.

Atendiendo a esta situación de anormalidad, yo creo que es preferible aprobar el proyecto en la forma en que la Cámara de Diputados lo despachó, sobre todo cuando esta demora se ha debido a la tardía tramitación que las leyes tienen entre nosotros. No puede imputarse a los deudores un hecho del que no son culpables.

Como el propósito primitivo del proyecto era procurar fondos al Estado, yo creo que si se mantienen estos intereses sin rebaja alguna, los deudores no van a pagar y esta ley será completamente inútil.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Ha llegado el término de la primera hora.

El señor HUNEEUS. — ¿No podríamos prorrogar la sesión hasta las cinco, Honorable Presidente, a fin de despachar este proyecto?

El señor CLARO SOLAR (Presidente). —

Me permito hacer presente al Honorable Senado que a las seis y media hay sesión especial.

El señor HUNEEUS. — Creo que hay acuerdo, señor Presidente, para que entremos desde luego a la votación de este proyecto.

El señor ZANARTU (don Héctor). — Yo no tendría inconveniente para aceptar que se prorrogara la primera hora para continuar la discusión de este proyecto siempre que se prorrogara la segunda hora por igual espacio de tiempo.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Debo advertir al Honorable Senador por Maule que no se podría prorrogar la segunda hora porque el Senado ha acordado celebrar sesión especial hoy a las seis y media, hora en que termina la segunda hora.

El señor ZANARTU (don Héctor). — En tal caso me opongo a que se prorrogue la primera hora.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Quedará pendiente la discusión del proyecto por haber oposición para prorrogar la hora.

Se suspende la sesión.

Se suspendió la sesión.

## SEGUNDA HORA

### CUENTA BANCARIA DE LOS FERROCARRILES

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Continúa la sesión.

En conformidad al acuerdo tomado en la sesión de la mañana, corresponde tomar en consideración el proyecto que autoriza a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para contratar una cuenta corriente bancaria.

—El señor Secretario da lectura al informe de la Comisión de Industria y Ferrocarriles recaído en un mensaje del Presidente de la República que dice como sigue:

"Artículo único. — Autorízase a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para contratar en una institución de crédito nacional una cuenta corriente por la suma de \$ 20.000.000, papel moneda, que destinará a cancelar las cuentas pendientes del ejercicio financiero del año 1921".

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

El señor CORREA. — He pedido la palabra, señor Presidente, únicamente para pedir que se cambie la expresión "papel moneda", por "moneda corriente", que me parece preferible.

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

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votación, se dará por aprobado el proyecto en la forma propuesta por la Comi-



sión, y con la modificación indicada por el señor vice-Presidente.

Queda así aprobado.

El señor JARAMILLO. — (Ministro de Ferrocarriles). — Me permito rogar al señor Presidente se sirva solicitar el acuerdo del Senado para tramitar el proyecto sin esperar la aprobación del acta.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — El Senado ha oído el deseo manifestado por el señor Ministro.

Si no se hace observación, se procederá en esa forma.

Queda así acordado.

#### RESERVA DEL CABOTAJE

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Corresponde seguir la discusión del proyecto sobre reserva del cabotaje a la Marina Mercante Nacional.

Está en discusión el artículo 3.º y con la palabra el Honorable Senador por Santiago, si no estoy equivocado.

Puede usar de la palabra Su Señoría.

El señor VALENZUELA. — Nada tengo que agregar, señor Presidente, a lo que ya manifesté en la sesión anterior.

El señor YAÑEZ. — Debo dar, ante todo, una explicación. No supe oportunamente que se había acordado sesión para la mañana. Vine, sin embargo, venciendo un poco mi malestar; pero al llegar fui informado de que el debate sobre el proyecto relativo al cabotaje quedaría pendiente. Preferí hablar en la sesión de la tarde, antes que imponer a la Cámara la molestia de oírme, y a mí mismo la de hablar en la sesión de la mañana.

Me he ocupado en manifestar que este artículo tercero, contiene dos ideas diversas, de diferente importancia: la primera, se refiere a la nacionalidad de la gente de mar, y la segunda, a la nacionalidad, a las sociedades dueñas de buques.

He manifestado que la primera idea, la que se relaciona con el número de personas de nacionalidad chilena que deben formar la tripulación, encierra, a mi juicio, una exageración, que, lejos de importar un beneficio para la Marina mercante nacional, es, en el día de hoy, una restricción que puede ser profundamente perjudicial. Se aumenta excesivamente, en mi concepto, la exigencia sobre la nacionalidad chilena de los tripulantes en los precisos momentos en que la Marina mercante chilena va a tomar a su cargo la grave responsabilidad de abastecer el comercio de la costa.

En conformidad a las disposiciones vigentes, desde el 1.º de Enero de 1923 las naves chilenas deben tener al capitán y al piloto chilenos, y también la mitad de la tripulación. Hoy se quiere imponer a los navieros la obligación de que toda la oficialidad sea chilena y las tres cuartas partes de la tripulación. Precisamente, cuando los navieros chilenos necesitan hacer

grandes esfuerzos para aumentar sus naves, y el servicio, se les impone la obligación, a pretexto de protegerlos, a pretexto de favorecer nuestro comercio marítimo, de mejor abastecer nuestras ditadas costas; se les impone, repito, la obligación de que no sólo el capitán y primer piloto sean chilenos, sino también, el segundo piloto, el piloto leman, el contra maestre, el sobrecargo, el contador, todos los oficiales y, además, las tres cuartas partes de la tripulación. Entonces, he dicho yo: ¿no es preferible que una medida de esta clase, que yo no combato en teoría, sino en cuanto a la oportunidad de su aplicación, sea dejada para más tarde? Posiblemente se llegará a esa proporción, sin necesidad de poner una cortapisa de tal especie; nuestra gente es avezada a los trabajos marinos; tiene vocación a la carrera del mar; la Marina nacional puede tomar un gran desarrollo y abrir así fácil camino a la gente de nuestras costas que quiera servir en ella. Pero, en los momentos actuales, cuando las relaciones entre el capital y el trabajo están llenas de perturbaciones, cuando carecemos de una legislación social, cuando no tenemos reglas para el comercio marítimo, la medida propuesta me parece profundamente perturbadora y, sobre todo, de una manifiesta inoportunidad porque, repito, se trata de una transición entre el régimen de libertad actual y el régimen de reserva del cabotaje a la Marina nacional que empezará a regir el 1.º de Enero de 1923.

Yo no creo que sea necesario combatir esta idea, como lo manifestó el Honorable Senador por Santiago, tomando en consideración que los oficiales extranjeros ofrecen mayores ventajas y garantías que los chilenos.

El señor VALENZUELA. — Yo no he dicho que ofrezcan menos garantías los oficiales chilenos; lo que he dicho es que entre nuestros compatriotas hay personas tan competentes como los extranjeros; pero que en las actuales circunstancias, creo que no es posible eliminar a estos últimos, porque hay deficiencia en el número del personal, sobre todo, entre los ingenieros, mecánicos o maquinistas.

El señor BULNES. — Lo mismo ocurre en la Marina de guerra.

El señor YAÑEZ. — Celebro haber estado equivocado respecto al pensamiento de Su Señoría, pues efectivamente, me parece que hay en el país personal sobradamente competente para remplazar al personal extranjero. Aun más, nuestros institutos vocacionales van dando continuamente un personal suficientemente preparado a las industrias y al comercio.

Pero, repito, ¿por qué hacemos esto ahora, cuando los armadores chilenos van a tener necesidad de atender el comercio marítimo de nuestras costas con sus propios elementos? ¿Por qué no esperamos que el comercio marítimo nacional se establezca y normalice? No me ha sido posible comprender cuál es la razón de protección y cuál es la consideración de oportuni-

dad que aconsejan esta medida. Es posible que algunos intereses se vean protegidos, pero es más probable que muchos otros se sientan perjudicados.

Y yo pregunto: si una Compañía, un naviero o armador, no tienen la tripulación chilena en la proporción indicada para la dotación de su nave, ¿quedará el buque fondeado en el puerto? No estamos seguros de tener mañana el material a flote suficiente para nuestras necesidades, y estamos pensando desde ahora en poner restricciones voluntarias para tripular nuestras escasas naves, sin dejar en libertad a los armadores que se trata de proteger.

El señor VALENZUELA. — En la sesión de la mañana traté del punto que está tocando Su Señoría, y siendo que el Honorable Senador no haya estado en la sesión; yo he estado defendiendo el mismo punto que defiende en este momento Su Señoría.

El señor YANEZ. — Voy a prescindir, entonces, de continuar ocupándome de este punto, ya que ha sido tratado en la sesión de la mañana, sin duda con mayor autoridad y acierto. Me concretaré al inciso segundo de este artículo 3.º

La disposición de este inciso establece que una Compañía chilena, para que pueda entenderse tal, debe tener las tres cuartas partes de su capital en manos de chilenos; es decir, en esta ley, que se refiere a la reserva del cabotaje, vamos a introducir modificaciones sobre la formación de las sociedades anónimas o colectivas. Vamos a modificar el Código de Comercio respecto de una clase de sociedades para los efectos de proteger la Marina mercante nacional. Esto no me parece que sea regular.

Una observación me sugere, a primera vista, esta situación. ¿Tenemos en Chile el capital necesario para formar nuestra marina mercante nacional? El capital chileno, ¿es tan fuerte, tan abundante, que pueda decirse suficiente para afrontar esta complicada industria naviera?

Yo creo que no; creo que el capital chileno es escaso; que la mayor parte de las industrias del país están en manos de los extranjeros precisamente por falta de capital chileno, no por falta de iniciativa, ni de esfuerzo, ni de espíritu de empresa; no, porque nuestros compatriotas tienen todo eso. Es sencillamente porque no tenemos capitales, es porque nuestro capital es insuficiente y casi podría agregar que no tenemos capital industrial.

Y cuando, el capital de un país es insuficiente, cuando el capital tiene que costearse a tipos tan altos de interés como el que domina en nuestro mercado, vamos a decirle a los navieros: que tendrán que proporcionarse el capital dentro del país y si no se lo pueden proporcionar, no podrán tener naves.

Esta manera de proteger nuestra marina mercante, contemplada desde este punto de vista, es por lo menos extraña, lejos de ser una protección para los chilenos, parece una de

restricción para ellos. Este artículo 3.º, al revés de lo que cree el Honorable Senador por Concepción, importa, a mi juicio, una restricción en contra del comercio chileno, en lugar de ser un favor para los armadores chilenos. Es contra ellos contra los que se legisla diciéndoles que no pueden tener naves si no reúnen las tres cuartas partes del capital necesario, y toda la oficialidad chilena de las naves; que no podrán formar sociedades si no se proporcionan ellos mismos los capitales; que no podrán buscar el concurso del extranjero porque la sociedad dejará de ser chilena, y, en consecuencia, estarán imposibilitadas para hacer el comercio marítimo de nuestras costas. Esto es contrario a los principios elementales de las sociedades jurídicas y por eso recordaba ayer que las sociedades, como creación de la ley, no tienen otra nacionalidad que la legislación del país en el cual se forman y que están sometidas, por consiguiente, a todas las leyes y restricciones del país a que pertenecen, sin que la condición de extranjeros de sus miembros y sin que el origen de los capitales aportados tenga ninguna intervención ni influencia respecto al régimen ni respecto a su nacionalidad.

Pero, surgen otras observaciones que, sin duda alguna, no han escapado a la atención de mis honorables colegas. ¿Cómo aplicaremos estas disposiciones? ¿Darán buen resultado en la práctica? Es decir, ¿podrá cumplirse este artículo de la ley que dispone que las tres cuartas partes del capital debe ser chileno para que una sociedad establecida en el país tenga naves?

Pongamos un ejemplo. La más fuerte, la más poderosa de nuestras compañías, la Compañía Sud-Americana de Vapores, es una sociedad anónima; sus acciones se cotizan en plaza, pueden ser adquiridas por toda persona que llegue a una Bolsa de Comercio o que, privadamente, haga una transacción, y en cualquier momento el capital extranjero, acucioso de obtener buenas ocasiones y vigilante de sus intereses, puede adquirir más de la cuarta parte de las acciones de esa Compañía, de la Sud-Americana de Vapores, que he puesto por ejemplo, y desde ese momento, en conformidad al inciso segundo del artículo 3.º de esta ley, ella no podrá movilizar sus naves en la costa de Chile porque ya ha dejado de ser chilena, a pesar de que es una sociedad formada en Chile y regida por las leyes chilenas, pero que por este cambio de acciones, ha perdido su nacionalidad.

Yo creo que no se ha meditado acerca de esto. Es cierto que podrá decirse que las compañías chilenas deben estar sometidas a cierta vigilancia para evitar que pasen sus acciones a manos extranjeras. ¿Y cómo se sabe si los accionistas son extranjeros no nacionalizados? Es posible que se sepa respecto de apellidos de nacionalidad anglo-germánica, rusa o eslava; pero, ¿será lo mismo respecto de personas de nacionalidad suramericana o española? ¿Será fá-

cil establecer en cada caso la nacionalidad de las personas que adquieran acciones de dichas compañías? Yo creo que todo esto no es tan fácil. Y si estas compañías no tienen esta vigilancia, ¿iríamos a establecer una inquisición fiscal para inquirir cuál es la tierra de origen de cada uno de los accionistas? ¿Se establecerían en todas las compañías chilenas de navegación costanera empleados fiscales para averiguar si los accionistas son o no son chilenos? A mí me parece que esto es contrario a la normalidad de los negocios; me parece que es algo fuera de nuestros usos, de nuestra tendencia igualitaria y libre, y que, prácticamente, no dará resultados.

Se ha citado como antecedente el hecho de que en otros países suceden cosas parecidas. Por mi parte, he explicado ya la diferencia que existe entre antiguos países de gran población y estos países nuevos que necesitan del concurso de los extranjeras. En otros países no se contemplan disposiciones de esta clase dentro de las leyes de navegación, sino en la constitución de las sociedades en general. Hay países, por ejemplo, en los cuales para que una sociedad sea considerada nacional debe tener cierto número de sus accionistas, cinco o siete, que sean nacionales.

Peró, señor Presidente, ¿qué pasa en la práctica de los negocios? Que se ha establecido una representación ficticia, por decirlo así, de los intereses extranjeros vinculados a esas sociedades y que están en manos de personas de confianza que asumen la representación de esos valores extranjeros para los efectos de la formación de la sociedad. Y esto ¿por qué? Porque el capital busca y estudia su inversión y se vale de todos los medios a su alcance, cualesquiera que ellos sean, para hacer sus negocios y darles desarrollo. En contra de esas trabas que son más aparentes que reales hay miles de recursos para burlarlas sin que sea posible llegar más allá que poner trabas molestas a la expansión comercial.

Se da también como argumento lo que ocurre respecto de ciertas sustancias, y se ha citado al efecto la legislación petrolera existente en otros países. Se ha dicho que los Gobiernos de Inglaterra y de Estados Unidos han llevado sus esfuerzos a este respecto no sólo hasta establecer que el petróleo existente en sus respectivos territorios no puede ser adjudicado si no a nacionales, o mejor dicho, hasta prohibir que los extranjeros puedan adquirir pertenencias petrolíferas, sino que se ha llevado la protección a los nacionales en esta materia hasta el extremo de procurar que adquieran pertenencias petrolíferas en otros países.

Esas legislaciones petroleras, que son la base del desarrollo que estos negocios alcanzan en el mundo, tienen una razón de ser diversa de la del comercio marítimo.

Es el convencimiento técnico a que se ha arribado en las grandes naciones mercantiles e industriales de que el petróleo tiene en el mundo una duración limitada. Se cree, con razón o sin

ella, que la proporción entre el consumo y la producción agotará ésta en un cierto número de años, y de ahí es que traten de proveerse de la mayor cantidad de petróleo que existe bajo la superficie de la tierra, ya que hay el convencimiento de que los países que tengan petróleo en sus territorios, que los países que dispongan de combustible líquido, tienen asegurado su porvenir. Esa es la razón del enorme esfuerzo que hacen algunas naciones para formar sociedades petrolíferas que busquen y exploten el petróleo que existe en todos los países del mundo.

De ahí viene, señor Presidente, esa lucha, que tan de manifiesto se ha puesto en el Tratado de San Remo, y que hoy día siguen especialmente Inglaterra y Estados Unidos, que son las naciones más industriales del mundo y que, por consiguiente, más necesitan de este artículo.

Peró ¿qué tiene que ver todo esto con el desarrollo de la marina? ¿Qué tiene que ver con la nacionalidad de las naves, con la formación de sociedades anónimas y con la internación de capitales en un país para el desarrollo de la flota mercante? Son cosas enteramente diversas sin relación alguna con el caso que discutimos.

La internación de capitales es un punto delicado que podría ser objeto de disertaciones que deseo ahorrar a la Cámara; pero pudiera creerse, al discutir este artículo, que nosotros somos enemigos de la internación de capitales, que estamos seguros de nuestra riqueza y de la abundancia de nuestro dinero. Esto no es raro porque se ha llegado en el país a tal perturbación de criterio, que se cree, generalmente, que el papel moneda es riqueza y que los capitales se forman por medio de emisiones fiduciarias. No es raro que creamos que dentro de nosotros existe una enorme fuente de capital en forma de valores de tesorería o de papel moneda.

Peró dentro del concepto económico esto no es capital; es disminución de capital. De aquí es que hay necesidad de favorecer la internación de capitales extranjeros y de tener saldos a favor en el exterior para poder dar valor a la moneda nacional. Hay inversiones de capital que no contribuyen a la prosperidad nacional y que sólo hacen la succión de su riqueza; pero hay también capitales extranjeros que se radican en el país, que pasan a ser elementos de producción, y es así cómo esos capitales, muy lejos de constituir un peligro, son una fuente de prosperidad y de progreso.

Esto pasa, en gran parte, con estas sociedades llamadas filiales. No digo que todas estas sociedades tengan el carácter de radicación de progreso en el país; en algunas partes se las ha combatido, estableciendo para ellas fuertes impuestos, que han llegado, a veces, hasta afectar a la sociedad madre que reside en el extranjero; pero, por regla general, es menester llegar a esta doble conclusión: la casi imposibilidad que hay de impedir la formación de sociedades filiales, sin caer, como decía antes, en una especie de inquisición fiscal para investigar el origen de los capitales; y en seguida, que estas filiales se

forman en condiciones que en realidad aportan capitales que contribuyan al desarrollo y progreso del país. Pero esta es la forma más práctica y segura, dentro de los recelos del capital extranjero, de nacionalizarlos en un país.

Las utilidades hechas por estas compañías ¿salen en parte al extranjero? Sí; son muy numerosas las utilidades que salen, directa o indirectamente. ¿Acaso nuestros propios gastos ordinarios no importan en parte salida de dinero al extranjero? Y si no salen al extranjero nuestros gastos ordinarios, yo digo: ¿con qué hacemos el comercio de importación? El comercio de importación es solamente la compra que se hace al extranjero con capitales residentes en el país, y esos capitales representan el saldo al exterior con que se paga aquella importación. Y el dinero sale no sólo en la forma de estas compras, sale de mil maneras: sale con los viajeros que van en viaje de necesidad o de placer a Europa; sale en las joyas y en las sedas, en el automóvil que se compra y hasta en las compañías teatrales que vienen a trabajar en nuestras ciudades; sale con todas las formas de actividad de un país que no vive ni puede vivir en el aislamiento. Y cada día se intensifica más esta situación por la gran atracción económica y financiera de los mercados del mundo, que hace que ningún país, aunque quiera, pueda vivir en estado de aislamiento.

Poner esta restricción al capital extranjero, decirle que ni aún puede nacionalizarse en este país, me parece que es colocarnos en una situación vecina a la del Tibet, en que las dificultades geográficas lo hacen más inaccesible al comercio, que las hurañas tradiciones del país mismo. No podemos hacer esto, y aunque pudiéramos hacerlo, daríamos una nota en falso, que no tendría resultado práctico, manifestaríamos una odiosidad al capital extranjero cuando más lo necesitamos, cuando sentimos agitarse la situación internacional del país, es decir, en los momentos en que necesitamos presentarnos ante el mundo como un país de instituciones liberales y con todos sus puertos abiertos para el comercio y los negocios; en los momentos en que necesitamos de la amistad y de la buena voluntad de todos los pueblos y demostrar que somos un país que vive en el concierto universal de la industria y del comercio, y que no se aparta de la ruta que siguen las naciones civilizadas.

¿Lo hacemos para proteger la Marina Mercante Nacional? ¿Por qué entonces vamos a quitarle los medios de buscar capitales extranjeros para tener los recursos necesarios a fin de formar sociedades?

Pero a esto, señor Presidente, se objeta que estas sociedades que se forman con capital extranjero pueden vender sus naves y pueden, de esta manera, dejar al país sin medios de transporte por mar, en momentos de peligro o en momentos de necesidad. Y yo pregunto: ¿por qué la restricción del capital de esas sociedades ha-

bría de producir este resultado? ¿Porque estas compañías son formadas por extranjeros?

Pero estas compañías están en Chile, y esas naves son naves chilenas, sujetas al imperio de las leyes del país, y no pueden ser enajenadas sino en las condiciones en que pueden serlo las naves que pertenecen a las personas nacidas en el país. No hay distinción alguna entre la nave que pertenece a un chileno y la nave perteneciente a una sociedad formada con capital extranjero, pero con arreglo a las disposiciones de las leyes chilenas.

Es cierto que nuestra ley respecto del cambio de bandera de una nave es algo deficiente.

El espíritu de la ley del año 78 es conceder el uso de la bandera como un privilegio, y las restricciones a que este cambio está sujeto se encuentran establecidas en el Código de Comercio, si no estoy equivocado, en condiciones que afectan la responsabilidad civil no sólo del armador de la nave, sino también del capitán y aún del personal que, directa o indirectamente, tenga alguna influencia en la propiedad de la nave. Si esta responsabilidad civil contemplada en el Código no es suficiente, podría ampliarse esta disposición; podría establecerse algo más claro en el sentido de sujetar a trámites y garantías el cambio de o transferencia de una nave.

Creo que el Honorable Senador por Chiloé hizo una indicación en ese sentido, que no alcancé a apreciar bien. Todo esto sería sin duda alguna una facilidad para evitar el peligro a que se refería el Honorable Senador por Concepción. Pero es menester que dejemos claramente establecido que la circunstancia de que la nave pertenezca a una sociedad formada por a la autoridad chilena para tomar posesión de ella capitales extranjeros, no inhabilita en absoluto en conformidad a las disposiciones legales y con las indemnizaciones correspondientes en la misma forma y condiciones que las naves chilenas y que el cambio de bandera de una nave perteneciente a una sociedad chilena formada o no por capitales extranjeros, no puede verificarse sino en las mismas condiciones y con los mismos requisitos que una nave perteneciente a una persona chilena.

No recuerdo si se ha hecho alguna otra observación a este respecto. Es posible que algunas se me escapen porque no he podido seguir este debate en todos sus detalles; pero yo insisto en que nos coloquemos en la situación normal de las cosas para resolver con acierto este delicado problema de la Marina mercante nacional. No tenemos seguridad de tener el número de naves suficiente para abastecer nuestras costas; al contrario, recuerdo en este momento la observación que me hacía el Honorable Senador por O'Higgins, que entre las Compañías que figuran entre nosotros como Compañías chilenas, entre las naves matriculadas como naves mercantes chilenas, hay algunas que pertenecen a personas que no son chilenas, aunque por residencia y por afectos se consideran como chilenas.

He revisado la lista que aparece publicada en el folleto que se ha repartido a los señores Senadores, y he visto que, además de la casa González Soffia, a que se refirió el Honorable Senador por O'Higgins, hay otras firmas radicadas también desde hace tiempo en el país y que son chilenas.

El señor ZANARTU (don Enrique). — Permítame una breve interrupción el Honorable Senador por Valdivia.

En la sesión de la mañana de hoy, manifesté que una persona, encargada especialmente para el efecto por la casa González Soffia y Cía., me encargó que desmintiera terminantemente ante la Cámara que esa Compañía no es chilena. Esa firma es chilena y vería con muy buenos ojos el despacho de esta ley.

El señor CONCHA SUBERCASEAUX. — Al formular mi observación, lo hice porque consulté a uno de los miembros de la colonia española, colega mío en el Consejo del Banco Español, y me manifestó que la firma González Soffia y Compañía es firma española, que era antes chileno-española en vida del señor Soffia, pero, al fallecimiento de este caballero, pasó a ser netamente española. Esto no quiere decir que la flota que tiene esta casa no se haya acogido a las leyes chilenas, ni quiere decir tampoco que, en la hipótesis de que se aprobara el artículo en debate, las naves de esa flota no pudieran ser consideradas como chilenas, puesto que los socios de esa firma son miembros de una colectividad extranjera.

El señor ZANARTU (don Enrique). — Una persona, cuyo nombre no tengo por qué ocultar, don José Luis Riesco, ha venido especialmente a pedirme que desmintiera este hecho. Me ha dicho que el Gerente de esa casa le ha declarado que no es española sino chilena, y que acepta la disposición del artículo 3.º de esta ley.

Era cuanto quería decir sobre este punto para dejar la verdad en su lugar.

El señor VALENZUELA. — Yo conozco personalmente a don Manuel González, socio principal, según entiendo, de la indicada firma. El señor González es español, y siempre lo he reconocido como el Gerente de los negocios sociales, así es que por esta circunstancia la firma es, a mi juicio, más española que chilena.

El señor CONCHA SUBERCASEAUX. — Acaba de ser elegido miembro del Consejo del Banco Español en Valparaíso, por fallecimiento de un consejero de nacionalidad española, el señor don Manuel González, a quien acaba de referirse el Honorable Senador por Santiago.

El señor GARNHAM. — Respecto a la casa González Soffia, debo decir que me consta personalmente, pues tengo relaciones profesionales con ella desde hace veinte años, que hay en esta casa dos hermanos González de nacionalidad española, y que el resto del personal que componen la firma, que está compuesto de seis o siete personas, es chileno.

El señor ZANARTU (don Enrique). — Y su Gerente, don Antonio García Muñoz, es chileno.

El señor YAÑEZ. — Yo no sé nada de lo que se asevera, pero el pequeño debate habido sobre el particular, que no carece de originalidad, está manifestando la dificultad que hay para establecer estas cosas, pues no nos podemos poner de acuerdo sobre la nacionalidad del señor Manuel González; y sin embargo, queremos encargar al Gobierno, a la autoridad pública la averiguación de estas cosas.

El señor ZANARTU (don Héctor). — Es que el Gobierno tiene más antecedentes para saberlo.

El señor YAÑEZ. — Se quiere que a cada persona que pertenezca a una sociedad se le esté preguntando: ¿es usted chileno o extranjero? ¿Es extranjero? Pues bien, no puede tener naves mercantes, es decir, vamos a establecer una distinción interna por razas y nacionalidades, en nombre de protección a la Marina Mercante Nacional. No me atrevo a decir que esto es combatir la que se quiere proteger; pero digo que es perjudicar al país.

El señor ZANARTU (don Héctor). — Nadie oculta su nacionalidad; basta preguntársela.

El señor YAÑEZ. — Lo creo, señor Senador; nadie oculta su nacionalidad, pero es molesto y a veces vejatorio estaría investigando.

Todavía se me ha asegurado, señor Presidente, que algunas de las compañías navieras que figuran como tales, son en su mayoría compañías de extranjeros radicados en el país, algunos con nombres de origen español, o de otras nacionalidades.

Partimos a estos respectos de una base que estimo errada en cuanto a que solamente nos sueñan como extranjeros los que no tienen apellidos de origen español. Consideramos como tales únicamente a los que llevan apellidos ingleses, alemanes, ruses, franceses o polacos, pero no a los de origen español, es decir los argentinos, bolivianos, ecuatorianos, mexicanos o cualesquiera otros que puedan confundirse con nuestros apellidos nacionales, y no es fácil establecer, en consecuencia, si son extranjeros o nacionales.

Yo me pregunto; ¿de todo esto vamos a encargar al Gobierno, a la autoridad pública? ¿Ha pensado el Senado, han pensado mis honorables colegas qué masa enorme de poder y de influencia se va a ejercer en desarrollo de nuestro comercio marítimo? ¿Han pensado mis honorables colegas en que nuestros negocios necesitan ante todo de libertad y libre juego de las iniciativas, de tranquilidad y de protección al fomento de los intereses industriales? ¿que es necesario decirle a todo hombre que trabaja que cuente con la protección de los Poderes Públicos y que no necesita de extrañas fiscalizaciones que perturben su acción? ¿Qué efecto va a producir que el Senado de Chile diga que al lado de cada persona que trabaje en los negocios marítimos habrá un inspector con el objeto de saber si el capital con que trabaja es chileno o extranjero? La ley de 1878 fué sabia al establecer como requisito la residencia personal en el país y la posesión de un negocio, de una casa abierta al comercio en nuestro territorio.

Yo creo que no se ha pensado con detenimiento en estas cosas. Me parece que esta materia necesitaría ser estudiada con más reposo, y que la circunstancia de que en los primeros tiempos de la República hayamos trabajado por formar la marina mercante nacional no autoriza para que en el día de hoy, como nunca, se haga persecución interna de los negocios buscando la nacionalidad de los dueños y de los capitales.

Se han citado al efecto leyes de Portales del año 1836. Pero esas leyes no hicieron distinción entre chilenos y extranjeros nacionalizados; para las leyes de Portales tan chilenos eran los extranjeros nacionalizados como los nacidos en el país.

El señor ZANARTU (don Enrique).—El proyecto no hace diferencias tampoco sobre ese punto.

El señor YAÑEZ.—No se pensó entonces en llevar la inspección hasta averiguar si la carta de ciudadanía existía o no, ni mucho menos a averiguar el origen del dinero invertido en negocios radicados en el país.

Y bien, ¿qué resultó con las leyes de Portales?

Eran leyes restrictivas del comercio; pero como no tenían sanción en la práctica no fueron un obstáculo para que se desarrollara aquí la marina extranjera, favoreciendo el progreso del país.

La protección de nuestra marina nacional puede y debe hacerse sobre bases más amplias y previsoras, sin menoscabo de nuestra legislación de base igualitaria, de nuestras tradiciones y de nuestro interés.

Temo estar fuera del ambiente que domina en esta Sala; pero vuelvo a preguntar: ¿es oportuno en el día de hoy dictar medidas de esta clase? ¿Por qué no esperamos para la aplicación de estas medidas restrictivas que la marina mercante empiece su vida de cabotaje en la costa?

¿Por qué no damos entre tanto facilidades para que se desarrolle este comercio en las condiciones de la ley del año 17, proporcionándose capitales donde los pueda encontrar y escogiendo la tripulación que le pueda servir? Tal vez algún interés no se beneficiará lo bastante; pero el país ganará.

No quiero extenderme más porque oigo que algunos otros señores Senadores desean también hablar y ésta es la última sesión de la semana.

Pero debo decir que la indicación que ha formulado el señor Senador por Chiloé, que me ha parecido la más aceptable de las que he oído, desearía que se especializará en el sentido de establecer algún requisito más eficaz para el cambio de bandera.

Esto está suficientemente reglamentado entre nosotros, porque la ley del año 78 se refiere al Código de Comercio y al reglamento consular, y el Código de Comercio establece restricciones

para el cambio de bandera, de naves en el extranjero, y deja subsistente todas las responsabilidades civiles, no sólo para los armadores y navieros, sino también para el capitán que tiene a su cargo la nave.

Pero, podría avanzarse más, y podría avanzarse más porque, a mi juicio, el concepto de la ley del 78 fué conceder la bandera chilena como un privilegio y no como una restricción. Creo que esto podría bastar para satisfacer los deseos de algunos Honorables Senadores, sin entrar a restricciones tan duras e inaceptables como las que vengo combatiendo.

El señor BULNES.—Yo querría decir algunas palabras, pero encuentro que el tiempo es demasiado breve, a pesar de que no voy a hacer un discurso. No intentaría hacerlo después de lo que la Cámara ha oído al Honorable Senador por Valdivia, porque en la parte jurídica, en la parte que se refiere a la organización de sociedades, no necesita adición, ni tendría yo la competencia necesaria para hacerlo.

Pero, voy a decir dos palabras para fundar el voto que daré a este proyecto.

La ley de Navegación de 1878 tiene como fundamento, tomar medidas para que las disposiciones que ella establece respecto al uso de la bandera nacional, sean cumplidas. Como se trata de una propiedad fugitiva, que navega en el mar, que tiene delante de sí el espacio infinito, resulta que de hecho la nave puede con toda facilidad, burlar las disposiciones de las leyes, y por eso es que la legislación prevé garantías respecto a las personas de sus dueños; garantías que estén al alcance de las autoridades marítimas, obligando a aquéllas a radicar en tierra una responsabilidad pecuniaria para el caso que se burlen esas leyes de navegación que van anexas al uso de la bandera nacional. Estudiando la ley del 78 he visto este propósito perfectamente manifestado.

Esa ley faculta a los extranjeros y nacionales para tener naves, pero con ciertas precauciones; una de ellas es el ejercicio de una industria dentro del país, de una profesión, o tener una sociedad comercial, de modo que la ley lo tenga siempre a su alcance.

Respecto de los chilenos, tomó otras precauciones. Dijo que podían tener naves; pero que los que viven en el extranjero estarían obligados a mantener en el país una responsabilidad pecuniaria en una sociedad radicada en Chile, equivalente al 50 por ciento del valor de la nave, o a dar una fianza suficiente hasta por esa suma a juicio de la Comandancia General de Marina, que es la autoridad encargada de aplicar la ley.

Considera la ley del 78 que nunca las penas pueden llegar más allá de la mitad del valor de la nave, y por eso establece esta regla prudencial.

Estas restricciones de la ley del 78 son muy explicables.

Es natural que el Estado, al permitirle a

un individuo ejercer la industria naviera, tratándose del caso de que se ausentare de nuestras playas definitivamente, y de substraerse a la vigilancia de la autoridad encargada de hacer cumplir la ley, es natural, digo, que lo obligara a radicar en Chile ciertos valores a fin de poder hacer efectiva su responsabilidad en un momento dado.

Ese espíritu de la ley de navegación del año 78 está completamente alterado en la disposición del artículo 3.º que se está discutiendo. Este le niega al extranjero la facultad de poder tener una nave y la restringe en forma tal para el propio chileno, que en muchas ocasiones pasa los límites de lo justo y aún de lo tolerable.

Esta ley es una reacción contra el espíritu prudente de la ley de navegación de 1878. Esta buscaba una garantía para el cumplimiento de sus disposiciones, y la que discutimos niega al extranjero el ejercicio de esta industria. Esta ley, en caso de aplicarse, significaría decirle al extranjero, no nacionalizado, que por el hecho de no haber nacido en este país no goza del derecho de ejercer el comercio marítimo.

Esta diferencia, o diré más bien esta exclusión, pugna con nuestra legislación, es contraria a la tradición de nuestras leyes y al espíritu de nuestra Constitución.

Aunque no participo de las ideas nacionalistas, me doy cuenta de su parte de relativa justicia cuando se le restringe a ciertos límites. Pero no creo que un país como Chile, que tiene una escasa población, que carece de capital suficiente para desarrollar sus industrias, pueda decirle al extranjero que lo elimina de sus actividades marítimas, que no le permite a él ni a sus capitales, venir a contribuir al desarrollo del comercio, sin darse una puñalada a sí mismo.

El artículo que discutimos dice que para tener un buque se necesita ser chileno residente en Chile, suprimiendo las prudentes excepciones de la ley de 1878 como son, por ejemplo, que el chileno que sirva en el extranjero en calidad de cónsul, vice-cónsul, etc., queda exceptuado de sus prescripciones o lo que es lo mismo que puede ser naviero. Pero esta ley que ahora discutimos no establece ninguna excepción. De manera que el chileno que sale de Chile en el servicio público como cónsul, vice-cónsul o Ministro Plenipotenciario pierde la facultad de adquirir o de conservar la propiedad de una nave.

No es aceptable llevar las leyes hasta este extremo. Impedir que el extranjero que ha trabajado en Chile, formado su hogar en Chile e invertido sus capitales en Chile pueda tener naves para el comercio de cabotaje, es algo que no se armoniza con la justicia ni con la conveniencia del Estado.

La historia patria está llena de nombres de extranjeros que han formado aquí sus familias, figurado en la política y tomado parte en todos los órdenes de la actividad nacional. Yo conoz-

co casos de padres de familia extranjeros radicados en el sur desde hace treinta o cuarenta años, que tienen hijos que han hecho su servicio militar y otros que ocupan grados superiores en el Ejército; pues bien, a estos padres de familia la ley les niega el derecho de tener naves, relegándolos a una situación de inferioridad respecto a los demás habitantes del país.

El principio de desconfianza al extranjero no debe pasar de ciertos límites. Exagerar este principio es colocarnos fuera del margen de la civilización. Este principio de desconfianza fue el que imperó durante la colonia, correspondiendo a un orden de ideas que ha sido juzgado y proscrito por la civilización moderna.

Ese principio de desconfianza está en pugna con la ciencia y con la historia. La ciencia ha dicho que la exclusión de los extranjeros no conduce a la riqueza, y la historia dice que la política de aislamiento no trajo para España otra consecuencia que la pérdida de sus colonias. España, queriendo formar una marina nacional, ofreció a los armadores ventajas de todo género. Les facilitaba gratuitamente los materiales de construcción, les concedió la exclusividad del comercio en las Américas y los protegió por todos los medios concebibles dentro del régimen del monopolio que ahora se quiere hacer imperar entre nosotros, y sus consecuencias fueron desastrosas, porque ahogó el comercio y no incrementó su marina.

De manera que, recordando lo sucedido en otras épocas de la historia, no necesito ser profeta para suponer que por ese camino no se llega a la prosperidad ni a la grandeza.

Tenemos, además, obligaciones de las cuales no podemos prescindir. Nuestras leyes nos ordenan respetar la libertad de comercio de todos los individuos que habitan el territorio de la República. Este es uno de los principios esenciales de nuestra Constitución y del Código Civil: el de no hacer diferencia entre chilenos y extranjeros.

Se podrá decir que el Código Civil es una ley y que una ley se deroga por otra; pero yo me permito recordar a la Cámara que la Constitución no es una ley, sino que la ley de las leyes, y que estamos obligados a respetarla, so pena de que mañana no siendo respetada por el Ejecutivo, carezcamos de la influencia y del prestigio necesarios para llamarlo a su cumplimiento.

El día que la saltamos como cerca vieja, no tendremos derecho ni autoridad moral para censurar al Gobierno que pretendiera hacer lo mismo.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Ha llegado la hora de que la Sala se constituya en sesión secreta, señor Senador.

El señor BULNES.—Poco tengo que agregar, señor Presidente; pero querría seguir con el uso de la palabra durante algunos minutos, pues estoy dando los fundamentos del voto que emitiré sobre este particular.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Puede continuar Su Señoría.



El señor BULNES.—Votaré en contra de este proyecto, señor Presidente, porque lo considero inconstitucional, porque soy enemigo de todo lo que tienda a eliminar a los extranjeros de la igualdad de su concurso en el progreso del país, y por consiguiente, a establecer diferencias entre ellos y los chilenos. Soy partidario de que el capital extranjero tenga en nuestro país las más generosas garantías.

Recorriendo con la vista lo que pasa en los pueblos americanos, resulta que en ninguno es más difícil labrar la fortuna que en el nuestro. En ninguna parte las condiciones de trabajo son más difíciles que en Chile.

En la República Argentina, en el Uruguay, en el Brasil es muy sencillo formar fortuna: un alambrado y unas cuantas vacas hacen la fortuna de un agricultor, casi sin trabajar.

En Chile hay grandes dificultades: extraer el cobre de la tierra significa, de ordinario, la aplicación de grandes capitales, la formación de caminos y construcción de ferrocarriles para conducirlos a la costa, es un enorme trabajo de esfuerzo y de dinero.

De modo que en ninguna parte debe ser más protegido que en Chile el capital extranjero, porque en ninguna parte se le necesita más. Y sin embargo en esos países del Atlántico a pesar de las facilidades que tienen para formar riqueza no se ha levantado la bandera de la exclusión del capital extranjero que se ha empezado a batir aquí. Al contrario, en esos países el extranjero es protegido con toda clase de garantías, y el nacional no ve en él un enemigo sino un aliado.

Por esto, soy enemigo de las restricciones, que imperan en la ley en discusión, y por, eso estimo como una desgracia que corran vientos desfavorables contra el capital extranjero, que se levanten principios, doctrinas y leyes que tienden a crear un nacionalismo engañoso que no dará otro resultado que el aislamiento económico de nuestro país.

Es una mala política la política de la China, la de la España antigua y veo que insensiblemente las ideas van caminando hacia allá no sólo fuera de este lugar, sino también dentro de este recinto. De manera que toda tentativa para hacer entrar la legislación del país por este camino, la considero contraria a sus intereses, y por esa razón mi voto estará siempre del lado de los que buscan la cooperación amplia del extranjero, de los que no les cierran las puertas que la Constitución les abrió.

Las restricciones que este proyecto impone al chileno llegan también a límites verdaderamente inconcebibles. El Honorable Senador por Valdivia hacía notar con toda razón que disposiciones tan inquisitoriales y tiránicas como las del artículo 3.º no corresponden a los tiempos presentes, no eran una protección que se dispensaba a las naves nacionales, sino una restricción; que al obligar a los navieros a hacer el cabotaje en toda la República, se los limitaba en la elección del personal, y que todavía más,

se los reducía en sus posibilidades de obtención de capitales.

Se me ha acusado de no tener simpatía por esta ley. Es cierto. He visto en ella la influencia de la Compañía Suramericana de Vapores. Hace mucho tiempo que esta Compañía pesa sobre la legislación comercial y naviera de Chile en una forma desagradable.

Sus panegiristas señalan muchos títulos para prestigiarla. Recuerdan el papel que desempeñó en la guerra del 79. Pues bien; ese papel, es más pequeño de lo que ellos dicen.

Los pocos vapores que entonces tenía, fueron arrendados, al Estado a precios subidísimos y en realidad el Estado habría podido prescindir de ella porque adquirió cuantos buques necesitó para traer a nuestras costas los elementos militares que adquirió en Europa y cuando necesitó un buque más fuerte, también lo encontró, probándose así que quien tiene dinero encuentra lo que necesita en la guerra como en la paz.

Y por lo que respecta a sus procedimientos posteriores, la historia de esa Compañía no es de las más edificantes.

Formó un Pool con algunas empresas navieras extranjeras para igualar el valor de la carga y de los pasajes, encareciendo la vida de la costa, el sustento de las poblaciones del Norte.

A esta Compañía se le debe que Chile no tenga Marina Mercante, y perdido la única oportunidad que tuvo de adquirirla.

Es bueno recordar que durante la guerra mundial le fueron ofrecidos a nuestro Gobierno los buques alemanes que estaban internados en nuestros puertos y que esta transferencia fué aceptada por el Gobierno inglés; pero esta negociación no pudo llevarse a efecto por la resistencia implacable que le hizo la Compañía Sud Americana, la cual tuvo a su servicio a "El Mercurio", que sabe servir tan rendidamente a los intereses y a las personas.

Aquí tiene la Cámara la explicación por qué he mirado con poca simpatía este nuevo esfuerzo de la Compañía Sud Americana. Y como esa Compañía no contempla otra cosa que el interés de sus dueños, me ha parecido ver que en la discusión en que estamos empeñados se vislumbra el interés de unos pocos en contra del interés general, lo cual da asidero a la especie popular de, que en la formación de las leyes de este país impera el espíritu de clases, el interés de unos cuantos individuos respecto del interés del mayor número.

Hago esta observación a propósito de lo que está pasando. Yo no he sido partidario de esta ley y cuando observaba esta mañana el Honorable Senador por Concepción que yo no había contraído suficientemente mi atención a este problema le confieso a la Cámara que lo hacía porque siento disgusto por estas leyes que se fundan en el monopolio, en el favor que tienen a servir a unos pocos con daño de los más.

El interés general lo radico yo en la disminución del precio de la vida en el Norte, y



en que el obrero coma más barato; en que se elabore a menor costo el cobre, el salitre, en que el trabajo se haga en condiciones más económicas.

El señor ZANARTU (don Héctor). — Cuando se trató de que pudieran modificarse los fletes, Su Señoría se opuso y se ha manifestado partidario de la libertad absoluta.

El señor BULNES. — Soy enemigo de que el Presidente de la República tenga esa facultad que introduce la perturbación en los negocios, y porque obligaría a buscar influencias cerca del Presidente de la República.

El señor ZANARTU (don Héctor). — Es que si Su Señoría tiene desconfianza en el Presidente de la República es otra cosa.

El señor BULNES. — No es que tenga desconfianza personal en el señor Alessandri. Me refiero a la entidad que se llama Presidente de la República.

El señor ZANARTU (don Héctor). — Es natural, yo comprendo que Su Señoría se refiere al Gobierno, al que sea Presidente cuando esta ley esté en vigor.

El señor BULNES. — Sí, señor Senador: me refiero a la entidad presidencial. Sé que una ley fundada en el favor del Ejecutivo es una ley que corromperá la Administración.

El señor ZANARTU (don Héctor). — Pero Su Señoría está haciendo declaraciones un poco molestas. Está diciendo Su Señoría que esta ley obedece a una campaña manejada por la Compañía Sud Americana de Vapores, presentándonos a los que defendemos la ley como defensores de los intereses de esta Compañía. Yo creo que Su Señoría no habrá tenido en ningún momento esa intención; pero las frases de Su Señoría: leídas fuera de esta Sala, pueden recibir esa interpretación.

El señor BULNES. — Si mis palabras pueden ser entendidas en la forma que dice el Honorable Senador voy a explicarlas para desautorizar esa interpretación. No es mi intención dar ese giro a este debate, ni decir que alguien esté defendiendo aquí el interés particular. Lo que yo digo es que el orden general de estas ideas, o de este debate, es, en mi con-

cepto, producido por el interés particular, que se ingenia por llamarse interés público.

Creo que esta explicación bastará a Su Señoría.

El señor ZANARTU (don Héctor). — ¿Cómo voy a creer que Su Señoría tenga el pensamiento de injuriar a algún señor Senador? Pero la forma en que Su Señoría hablaba podía prestarse a que fuera de esta Sala se creyera que Su Señoría había tenido esta intención.

El señor BULNES. — Soy enemigo jurado de los privilegios; soy amigo decidido de la libertad, que la única manera de sanear la atmósfera de un país es con ella: el monopolio no produce otro resultado que corromperla.

Por eso he sido enemigo del artículo que concede al Gobierno la facultad de fijar las tarifas, pues ello traería como resultados el que se hicieran valer influencias de las cuales no habrá Gobierno alguno que se pueda ver libre.

Estas son, señor Presidente, las razones que me inducen a votar en contra de este artículo. Si este artículo se aprobara, lo que dudo mucho porque conozco la ilustración y rectitud de mis honorables colegas, yo diría que nuestros principios políticos habían sufrido un enorme retroceso.

La restricción de que se trata en este artículo es odiosa bajo el punto de vista moral y político. No es éste el momento, como lo ha dicho el Honorable Senador por Valdivia, de producir en el país exclusiones y antipatías. Yo creo que una política contraria es más conveniente para los intereses públicos.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Continuará el debate en la sesión matinal del Martes próximo.

Se va a constituir la Sala en sesión secreta. Se constituyó la Sala en sesión secreta, y se despacharon varias solicitudes particulares de gracia.

Se levantó la sesión.

Antonio Orrego Barros,  
Jefe de la Redacción.

