

Sesión 57.a extraordinaria en 28 de Diciembre de 1921

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES CLARO SOLAR Y CORREA OVALLE

SUMARIO

Se trata del proyecto sobre reserva del cabotaje a la marina mercante nacional.—Se levanta la sesión.

ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Briones Luco Ramón	Huneus Francisco
Concha S. Juan E.	Letelier Silva Pedro
Concha Luis Enrique	Lyon Peña Arturo
Echenique Joaquín	Quezada A. Armando
Edwards Guillermo	Rivera Guillermo
Errázuriz Ladislao	Valenzuela Régulo
Garnham Luis	Valdés Ricardo
Gatica Abraham	Zañartu Enrique
González E. Alberto	Zañartu Héctor

ACTA

Se leyó y fué aprobada la siguiente:

Sesión 56.a extraordinaria en 27 de Diciembre de 1921

Asistieron los señores Claro, Aguirre, Alessandri, Arancibia, Barros, Briones, Bulnes, Concha S. don Juan E., Concha don Luis E., Echenique, Edwards, Errázuriz Tagle, Errázuriz Lazcano, Garnham, González Errázuriz, Huneus, Letelier, Lyon, Ochagavía, Quezada, Rivera, Torrealba, Yáñez, Zañartu don Enrique, Zañartu don Héctor y el señor Ministro de Guerra y Marina.

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

Oficio

Uno del señor Ministro del Interior con el cual remite una solicitud de la Municipalidad de Tomé en que pide la aprobación del Senado para los acuerdos tomados por esa Corporación referentes a la autorización a los señores Gibbs y Cía. para cruzar la calle Ignacio Serrano con

una línea Decauville y con un desvío de los Ferrocarriles.

Pasó a la Comisión de Gobierno y Elecciones.

Uno de la Municipalidad de Llay-Llay con cual remite su presupuesto de entradas y gastos para el año 1922.

Se mandó archivar.

Solicitud

Una de doña Domitila Rojas Francino en que pide aumento de pensión.

Pasó a la Comisión de Instrucción Pública.

En el cuarto de hora de fácil despacho se pone en discusión general y particular a la vez el proyecto de la Honorable Cámara de Diputados referente a la autorización para adquirir con los fondos recolectados al efecto, una propiedad para el Hospital Militar.

Usan de la palabra los señores Edwards, Aguirre Cerda, Echenique, Ochagavía y Ministro de Guerra y Marina.

Después de un cambio de ideas se acuerda proponer como indicación el reemplazo de las palabras finales del inciso 3.º del artículo único "en las condiciones, etc..." por las siguientes: "o en privado los terrenos que no se necesiten con este objeto", y se agreguen a continuación los dos incisos siguientes:

"Tanto la hijuelación como los mínimos para la subasta pública o los precios para la enajenación serán fijados previa tasación practicada por la Dirección de Obras Públicas.

Las bases de la subasta y las condiciones de las ventas serán determinadas por el Presidente de la República previo informe de la Comisión que designe para tener a su cargo lo relativo al Hospital Militar".

El señor Ministro formula también indicación para que se agreguen en el inciso final, a

continuación de las palabras "si lo hubiere", las palabras "o de los que se recolecten en lo sucesivo".

Cerrado el debate, se da por aprobado el proyecto con las modificaciones propuestas, con el voto en contra del señor Edwards.

El proyecto aprobado es como sigue:

PROYECTO DE LEY:

"Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República para adquirir la propiedad denominada "Quinta Bella", destinada a instalar el Hospital Militar, por el precio de doscientos veintiséis mil pesos; y en las condiciones que constan en el contrato ad-referendum que se ha celebrado con su propietario.

Se destinan al pago de esta adquisición los fondos acumulados por el Comité Pro-Hospital Militar cuya donación se autoriza al Presidente de la República para aceptar.

Se autoriza, asimismo, al Presidente de la República para que enajene en subasta pública o en privado los terrenos que no se necesiten con este objeto.

Tanto la hujuelación como los mínimos para la subasta pública o los precios para la enajenación serán fijados previa tasación practicada por la Dirección de Obras Públicas.

Las bases de la subasta y las condiciones de las ventas serán determinadas por el Presidente de la República previo informe de la Comisión que designe para tener a su cargo lo relativo al Hospital Militar.

Sólo el producto de la venta de terrenos a que se refiere el inciso anterior y el saldo de los fondos recolectados, si lo hubiere, o de los que se recolecten en lo sucesivo, podrán invertirse en la construcción del Hospital y sus dependencias".

El señor Alessandri don José Pedro manifiesta que habiéndose producido observaciones en la Honorable Cámara de Diputados acerca de supuestas irregularidades en la nueva Junta de Beneficencia de Petorca, convendría que el señor Ministro del Interior estudiara este asunto para que se evidenciará que no existen esas irregularidades.

El señor Lyon adhiere a los deseos expresados por el señor Alessandri en el sentido de que el señor Ministro estudie los antecedentes que existan sobre el particular.

El señor Zañartu don Héctor formula indicación para que en los últimos diez minutos de la presente sesión se constituya la Sala en sesión secreta con el objeto de ocuparse de solicitudes particulares.

Formula también indicación de preferencia para ocuparse en ella del proyecto sobre concesión de pensión a la viuda e hija de don Malaquías Concha.

El señor Rivera formula indicación para que se exima del trámite de Comisión y se trate sobre tabla de una solicitud en que la Municipalidad de Copiapó pide la autorización del Senado para contratar un préstamo a fin de adquirir la propiedad que actualmente ocupa y de constituir respectivos gravámenes hipotecarios.

El señor Concha don Juan Enrique formula observaciones sobre la necesidad de que el Gobierno se preocupe de la reorganización de los servicios sanitarios.

El señor Alessandri pregunta al señor Presidente en qué estado se encuentra la Moción relativa a indultos con motivo de la celebración del Cuarto Centenario del Descubrimiento del Estrecho de Magallanes.

El señor Presidente manifiesta que ese proyecto ocupa el cuarto lugar de la tabla de las sesiones especiales.

El señor Zañartu don Héctor dice que tocante a los servicios de Beneficencia de Cauquenes no se ha abierto todavía el Dispensario que debía abrirse. Desearía que el señor Ministro del Interior explicase la razón de estos retrasos y se preocupase de ponerlos remedio.

El señor Ministro de Guerra y Marina manifiesta que transmitirá con el mayor agrado estas observaciones a su colega del Interior.

El señor Zañartu don Enrique dice que convendría citar a las Comisiones Mixtas designadas para estudiar los proyectos de Legislación Social y las reformas del procedimiento penal.

El señor Presidente manifiesta que dará orden para que se citen ambas Comisiones para el día Miércoles 28, a las dos y media de la tarde.

El señor Errázuriz don Ladislao formula indicación para que el Senado autorice por su parte, tal como ya lo ha hecho la Cámara de Diputados a las expresadas Comisiones, para funcionar con un quórum de cinco miembros.

Se dan por terminados los incidentes.

La indicación del señor Zañartu don Héctor para destinar a solicitudes particulares los últimos diez minutos de la presente sesión, se da por aprobada tácitamente.

En la misma forma se aprueban las indicaciones de los señores Rivera, referente a la Municipalidad de Copiapó, y Errázuriz, referente al quorum de las Comisiones Mixtas Especiales a que se ha referido.

Votada en votación secreta la indicación de preferencia formulada por el señor Zañartu don Héctor, resultan doce votos por la afirmativa y diez por la negativa.

No habiéndose reunido las tres cuartas partes de los votos que exige la ley, se da por rechazada la indicación.

En conformidad al acuerdo adoptado, se entra a considerar sobre tabla la solicitud, eximida del trámite de Comisión, en que la Municipalidad de Copiapó pide la autorización del Senado para contratar un préstamo con el fin de adquirir la propiedad que actualmente ocupa y de constituir al efecto los gravámenes hipotecarios que se necesitan.

El señor Presidente explica los antecedentes de esta solicitud.

Cerrado el debate, se acuerda por asentimiento unánime la autorización y se da por aprobado, en consecuencia, el siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

Artículo único.—El Senado, en uso de las facultades que le confieren los artículos 56 (55) y 60 (59) de la Ley Orgánica de Municipalidades, autoriza a la Municipalidad de Copiapó para contratar un préstamo de veinte mil pesos (\$ 20,000) con el fin de adquirir una casa de propiedad particular que actualmente ocupa y para constituir los gravámenes hipotecarios sobre tres bienes raíces de la expresada Corporación que se necesiten para garantizar el expresado préstamo.

En conformidad a lo dispuesto en el inciso 3.º del artículo 60 (59) de la ley citada, las amortizaciones deberán extinguir la deuda en el plazo de veinte años a lo más.

Se suspende la sesión.

A segunda hora y entrando a la orden del día continúa la discusión general del proyecto de la Cámara de Diputados sobre autorización del cobro de las contribuciones por el plazo de dieciocho meses.

Usan de la palabra los señores Concha don Luis E., Quezada, Presidente, Torrealba, Huneeus, Zañartu don Enrique, Errázuriz Tagle y Ministro de Guerra y Marina.

Este último manifiesta que ha recibido cargo de su colega de Hacienda, que no ha podido concurrir a esta sesión para expresar que deja a la apreciación del Senado la cuestión relativa

al mantenimiento de la exención del impuesto ganado argentino.

El señor Quezada formula desde luego indicación a fin de que se considere en la discusión particular, para que se agregue después de la cita de la ley N.º 3450, la frase "que se considerará en vigor".

Habiendo llegado la hora, queda pendiente la discusión general del proyecto y con la palabra el señor Zañartu don Enrique.

En conformidad al acuerdo adoptado en la primera hora, se constituye la Sala en sesión secreta y se adoptan las resoluciones de que se da testimonio en acta por separado.

PREFERENCIA

El señor CLARO SOLAR' (Presidente).—Ofrezco la palabra antes de la orden del día.

El señor ZANARTU (don Enrique).—Deseo formular indicación para poner en el primer lugar de la tabla de la sesión de la tarde de hoy el proyecto de reserva del cabotaje para las naves de la marina mercante nacional.

Voy a dar la razón, señor Presidente, para la preferencia que pido en la discusión de este proyecto. El señor Presidente, que está con la palabra en la discusión de este negocio, manifestó ayer, a mi juicio con mucho fundamento, que hay necesidad de que este proyecto se discuta ampliamente a la luz de todos los antecedentes sobre la materia.

Acepto esta idea, pero considero también que es preciso que la discusión de las leyes terminen algún día: que se aprueben o se rechacen.

De acuerdo con estas ideas el que habla, aún en la discusión de aquellas leyes a las cuales no les presta su aprobación, es partidario de que se discutan. Pero ocurre, generalmente, que los proyectos de ley van al seno de una Comisión de cuyo estudio están pendientes durante mucho tiempo, o se transforman en leyes por un conyenio de transacción, en cuyo caso se pierde el pensamiento que les dió vida y se desnaturalizan.

Como consecuencia de este estado de cosas, estas leyes que podían ser buenas en uno o en otro sentido, resultan inadecuadas; no llenan las necesidades que se quería satisfacer al idearlas. Y como esto es a mi juicio dañoso al país, insisto siempre en el seno de esta H. Cámara en que se dé término a los debates de proyectos de trascendencia nacional, tal como el de reserva del cabotaje para las naves nacionales.

Tal como lo he manifestado, me encuentro dispuesto a aceptar que este proyecto se discuta con toda la amplitud que se desee; y estoy también dispuesto a aceptar que se acuerde celebrar sesiones especiales, si es necesario, para que termine la discusión de este proyecto.

No es conveniente que la discusión de todo proyecto de interés nacional se prolongue con exceso. Si se recuerda que entre otros el proyecto sobre Marina Mercante Nacional fué discutido en el Congreso durante veinticinco años,

se convencerán mis honorables colegas que este procedimiento es profundamente inconveniente.

Por estas consideraciones, y aunque deplore verme obligado a ocupar la atención del Senado durante un corto tiempo para ocuparme en contestar algunas observaciones que se han formulado sobre el artículo 3.º, creo haber demostrado con suficientes razones los motivos que tengo para justificar la indicación que he formulado.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—La indicación que formula el señor Senador por Concepción no es reglamentaria.

Según el Reglamento, la ley de contribuciones tiene preferencia sobre todo otro asunto de que se ocupe el Senado en sus sesiones ordinarias.

De manera que para postergar la discusión de la ley de contribuciones, sería necesario modificar, por un acuerdo unánime, esta disposición reglamentaria.

En efecto, el inciso primero del artículo 105 del Reglamento dice lo siguiente:

"Art. 105. La discusión de la ley que autoriza el cobro de las contribuciones, de la que fija la fuerza de mar y tierra y de la que autoriza su permanencia dentro del lugar de las sesiones del Congreso, quedará cerrada a lo menos diez días antes de aquel en que esas leyes hayan de comenzar a regir, salvo que el Senado en sesión anterior, acuerde continuar o aplazar la discusión".

Pero agrega el artículo que la ley de contribuciones, una vez llegada al Senado, ocupará el primer lugar en la tabla ordinaria, de modo que para alterar la tabla de la sesión ordinaria de hoy, es necesario el acuerdo unánime del Senado.

El señor ZANARTU (don Enrique).—No deseo que se recabe este acuerdo unánime, pues no hay una situación tan grave que lo justifique.

A pesar de que conozco esta disposición reglamentaria seguramente no se me ha venido a la memoria porque, como en la discusión de la ley de contribuciones estamos tratando del impuesto al ganado argentino, y no se ha hecho la discusión de una ley política sino que se está haciendo la discusión de una ley así un poco de popularidad, no es raro que yo no le haya atribuido a esta discusión la importancia que, en realidad, tiene, y que de ha otorgado nuestra Constitución.

Así es que retiro mi indicación.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Ofrezco la palabra antes de la orden del día. Terminados los incidentes.

RESERVA DEL CABOTAJE

El señor CORREA (Presidente).—Entrando a la orden del día, continúa la discusión del proyecto que reserva el comercio de cabotaje a la marina mercante nacional.

Está en discusión el artículo 3.º, y con la

palabra el Honorable Senador por Aconcagua señor Claro Solar.

Puede continuar haciendo uso de ella Su Señoría.

El señor CLARO SOLAR.—Creo haber dejado de manifiesto, en las sesiones anteriores, la necesidad de modificar el artículo 3.º en orden a la propiedad de las naves, tanto para consagrar el derecho de los extranjeros domiciliados y residentes en el país para poder adquirir buques de la marina mercante nacional, como el de las sociedades chilenas, sin limitaciones para dedicarse a este comercio.

La disposición que exige, para calificar de chilena una sociedad, que las tres cuartas partes de su capital social pertenezca a chilenos, es una disposición que en la práctica daría lugar a dificultades considerables, a una fiscalización, o más bien dicho, a una inquisición molestísima que dejaría, en realidad, esta rama del comercio marítimo entregada única y exclusivamente a las personas naturales chilenas. Porque una sociedad no se expondría a quedar en situación de que a cada momento se esté vigilando la nacionalidad de los adquirentes de acciones para no incurrir en las sanciones establecidas por la ley y perder, el día menos pensado, la posibilidad de poder continuar haciendo el comercio de cabotaje en buques de nacionalidad chilena.

El Honorable Senador por Valdivia insinuó de paso esta dificultad que, en la práctica, puede ser considerable. Porque, supongamos que el día de mañana se organiza una sociedad anónima, con capitales exclusivamente chilenos, ¿sería improbable que sus acciones, vendidas en el mercado, pudieran llegar a manos de extranjeros y que llegara un buen día en que por adquirir los extranjeros la propiedad de una parte considerable de esas acciones, se denunciara el hecho de que la sociedad no tenía la proporción legal mínima de accionistas chilenos, a fin de que se la declarase eliminada del comercio de cabotaje? Este sería un medio muy fácil para los extranjeros que quisieran combatir las sociedades nacionales valiéndose de este subterfugio. Así como este procedimiento, existen mil expedientes de otra índole que podrían hacer ilusoria la idea de exigir que las tres cuartas partes de las acciones pertenezcan a personas naturales chilenas.

De la misma manera creo que no se suprime la dificultad aún aceptando la indicación formulada por el Honorable Senador por Valparaíso, señor Garnham, por la cual se exige que sólo el cincuenta y uno por ciento del capital esté en manos de chilenos, porque siempre existirá en la práctica la dificultad de determinar, en un momento dado, si se está cumpliendo o no con esta disposición.

Ahora, si se acepta la idea de que por lo menos el cincuenta y uno por ciento de las acciones pertenezcan a chilenos, ¿por qué rechazar la idea de que pueda ser una sociedad chilena organizada con arreglo a las leyes chile-

nas aunque el capital en su totalidad pertenezca a extranjeros, si éstos están domiciliados en el país?

El señor GARNHAM.—Como ocurre con algunas leyes, que limitan el capital que puede pertenecer a los extranjeros en algunas sociedades anónimas; como ser, en la Sociedad Exploradora de Tierra del Fuego, en el Banco de Chile y otras. Me parece que en todas ellas los extranjeros no pueden tener más de veinte por ciento del capital.

La misma dificultad o situación se podría presentar en estas otras sociedades.

El señor CLARO SOLAR.—Precisamente la interrupción que me hace el Honorable Senador por Valparaíso ha sido uno de los argumentos de que me he valido para manifestar lo inconsulta que sería una disposición de esta naturaleza, que es fácil de violar.

El señor GARNHAM.—Como se han violado otras leyes.

El señor CLARO SOLAR.—Exactamente. Yo no creo estar equivocado, y algunos señores Senadores podrán confirmarlo, si digo que respecto del arrendamiento de terrenos en la Tierra del Fuego, hecho por una sociedad que debía tener por lo menos el ochenta por ciento de sus acciones en poder de chilenos, ha habido épocas posteriores al contrato de arrendamiento, en que la mayor parte de las acciones estaban en manos de extranjeros, directamente o por interpósita persona.

Por consiguiente, ¿para qué vamos a dictar una disposición prohibitiva para el capital extranjero, precisamente tratándose de una industria que tanto necesita del capital extranjero?

El señor ZANARTU (don Enrique).—La manera de argumentar del señor Senador no es lógica del todo.

De lo que ha dicho Su Señoría se desprendería que no tendríamos para qué dictar leyes a favor de la propiedad, porque hay ladrones. Si partimos de la base de que se van a burlar las leyes, no debemos dictar ninguna. Lo menos que puede pensar el Senado es que las leyes no van a ser respetadas. Una idea contraria nos llevaría muy lejos. Debemos partir de la base de que las leyes se van a cumplir.

El señor CLARO SOLAR.—La interrupción del Honorable Senador es un argumento que en lógica es estimado vicioso, porque prueba demasiado para que pueda probar algo. Es, sencillamente, un sofisma.

Yo no estoy dando como fundamento de mis argumentos el hecho de que se puedan infringir las leyes. Lo que he dicho es que es sumamente difícil en un momento dado, casi imposible, saber si una sociedad determinada cumple o no la condición de tener tal o cuál proporción de sus acciones en propiedad de chilenos. He citado, como ejemplo, la Sociedad Tierra del Fuego, en que, sin propósito de violar la ley, sin ánimo preconcebido de burlarla, ha habido casos en que sus acciones han estado

en su mayoría en poder de extranjeros; puesto que esas acciones son objeto de transacciones comerciales diarias, y se venden en pública subasta en la Bolsa de Comercio, y al darse el conforme a una venta de acciones no se sabe en poder de quién va a quedar el dominio de éstas, cosa que sólo puede determinarse con la aceptación del traspaso.

El señor ZANARTU (don Héctor).—Estableciendo que el traspaso no se podía perfeccionar sin la aceptación del Directorio de la Sociedad, sería fácil salvar el inconveniente.

El señor CLARO SOLAR.—No será tan fácil cuando en la práctica no se ha salvado. Mi argumento queda en pie: la dificultad que en la práctica ofrece la disposición merece ser tomada en cuenta por el legislador.

El legislador en materia de impuestos, por ejemplo, pone el mayor cuidado en determinar los bienes gravados, la proporción del impuesto y demás detalles para su correcta aplicación, pero con todo esto aguja el ingenio del contribuyente para libertarse, o para evitar que se le aplique el máximo de la contribución establecida. Y por eso, en economía política es un principio establecido que el impuesto mejor es el de más fácil aplicación y que suscite menos dificultades. Y esto que pasa con las contribuciones, ocurre también en la materia comercial de que se trata.

Yo iba a decir, ¿para qué ponemos trabas al capital extranjero para el incremento de la marina mercante, cuando necesitamos de esta marina, no sólo para hacer el comercio de puerto a puerto en Chile, que puede hacerse con fatuchos o vapores de poco calado, sino que necesitamos buques de importancia, vapores de gran calado que hagan el comercio interoceánico y que, en caso de conflicto internacional, sean ayuda eficaz para la marina de guerra, pudiendo llegar a convertirse en cruceros armados?

Existe pendiente todavía de la deliberación del Senado uno de los proyectos que presentó la Comisión Especial que elaboró el proyecto de tonelaje ya convertido en ley. Esa Comisión presentó también un proyecto de primas a la construcción de navés, que se halla en la otra Cámara en grado de revisión, esto es, después de ser aprobado por el Senado. Todavía, la misma Comisión elaboró un tercer proyecto, que se halla pendiente en esta Cámara, sobre primas a la navegación, y que comprende líneas interoceánicas establecidas por compañías chilenas, las cuales percibirían las primas siempre que sus vapores reunieran las condiciones determinadas por el Gobierno, con planos aprobados por él, para que los vapores pudieran ser destinados a ayudar a la marina de guerra en caso necesario. No es, pues, aceptable que vayamos a excluir o retraer al capital extranjero que se podría emplear en aquellas empresas, estableciendo estas limitaciones a la nacionalidad de los accionistas de una sociedad anónima.

No quiero molestar la atención de mis honorables colegas, insistiendo en este punto; creo

que los antecedentes históricos que hay en esta materia y los preceptos y principios adoptados por nuestra legislación, que consagra la igualdad entre nacionales y extranjeros, sobre todo si se trata de extranjeros domiciliados, bastan para probar la inconveniencia de innovar, adoptando una legislación reñida con esos principios y preceptos.

Voy a ocuparme ligeramente de la cuestión relativa a la nacionalidad de los capitanes, oficialidad y tripulación de los buques. He dicho algo ya sobre los capitanes y ahora quiero, simplemente, recordar al Senado que la exigencia de que los capitanes sean chilenos, establecida en el inciso 1.º del artículo 3.º, no tiene hoy considerable importancia después de la aprobación del artículo 1.º

La ley del año 17 estableció a este respecto lo que sigue:

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

"Después de los cinco años siguientes a la promulgación de esta ley, y salvo el caso contemplado en el artículo 7.º de la indicada ley, la tripulación de todo buque nacional dedicado al comercio de cabotaje, deberá componerse, por lo menos, de la mitad de ciudadanos chilenos, y desde que dicho comercio se reserva exclusivamente a las naves nacionales, el capitán o el primer piloto deberán igualmente ser chilenos".

De manera que a los cinco años de entrar en vigor esta ley de Enero del año 17, la mitad de la tripulación de los buques debía ser chilena para que se pudiera gozar de los beneficios del cabotaje, y desde que ese cabotaje fuera reservado exclusivamente a la marina nacional, el capitán o el primer piloto debían ser igualmente chilenos.

El Senado ha acordado que desde el 1.º de Enero de 1923, quede reservado el cabotaje a la marina mercante nacional y al hacer esta declaración, ha consagrado, por consiguiente, estas dos circunstancias: primera, que los capitanes o primeros pilotos deberán ser chilenos desde el 1.º de Enero de 1923, esto es, se exige que el oficial superior que mande la nave sea chileno; y segunda, que la mitad de la tripulación, a lo menos, deberá también ser chilena, porque en aquella fecha estará cumplido el plazo de cinco años establecido en la ley de 1917.

La ley del año 1836 había exigido que el capitán de la nave fuera chileno doce años después de la fecha en que la ley entrara en vigor, es decir, desde el año 1848 las naves chilenas no podían ser mandadas sino por capitanes de nacionalidad chilena. Esta ley fué modificada por otra, dictada en 1848, y en 1862 se promulgó otra, que admitía a las personas de toda nacionalidad al cabotaje. Posteriormente, la ley de 1917 ha establecido la necesidad de que el

capitán o el primer piloto deberán ser chilenos desde el momento en que el cabotaje quede reservado a las naves nacionales, condición que quedará cumplida el 1.º de Enero de 1923, según lo resuelto por el Senado al aprobar el artículo 1.º

¿Por qué la ley de 1917 exigió solamente que el capitán o el primer piloto de cada nave de la marina mercante nacional sea de nacionalidad chilena? Porque creyó que éste era un medio de dar facilidades a la marina mercante nacional para hacer el comercio de cabotaje.

La exigencia de que toda la oficialidad, segundo piloto, leman, ingenieros, etc., fuera chilenas sería una cortapiza muy considerable, que obligaría al naviero a pagar sueldos crecidísimos, por la escasez de personal chileno competente, sobre todo en los primeros tiempos; porque, naturalmente, desde el primer momento no habría un número suficiente de personas bien preparadas que estuvieran en situación de poder aspirar a desempeñar todos estos puestos. De modo que lejos de ser una ventaja, la exigencia de la nacionalidad pondría en situación difícil a los dueños de naves de la Marina Mercante Nacional, imponiéndoles un desembolso mucho mayor que en situaciones normales. Cuando se haya abierto una carrera en el mar y se dedique a ella buen número de chilenos, entonces habrá abundancia de personas que puedan aspirar a ocupar estos puestos, y por propio conveniencia las compañías navieras irán cambiando poco a poco la oficialidad extranjera de sus naves, sustituyéndola por individuos de nacionalidad chilena. Es la evolución que se opera actualmente en la Marina Mercante; pero que la ley venga, desde el primer día, a exigir que se modifique toda la oficialidad de los buques, que no se admita en ellos a ningún extranjero, por más competente que sea, es algo inaceptable, que no favorece el desarrollo de nuestra Marina Mercante.

Por eso yo me mantengo dentro de los términos de la ley del año 17. Creo que lo más que podemos exigir es que los jefes responsables del buque, las autoridades, el capitán o el piloto primero, sean chilenos. La generalidad de los capitanes que se dedican a servir en la Marina Mercante en Chile y que mandan buques chilenos, son en la actualidad, extranjeros domiciliados, extranjeros que tienen apego al país, que han formado aquí su hogar y que no es de suponer que vayan a ser una dificultad en caso de un conflicto internacional.

A este respecto, se me viene a la memoria el caso del "Matías Cousiño", este transporte que era, si no me equivoco, de la Compañía de Lota y Coronel, y que fué tomado por el Gobierno durante la guerra del Pacífico. El capitán era un inglés, no era chileno, ¿y cómo se condujo este capitán al mando de aquel buque armado en guerra? En las condiciones más encomiásticas, como tal vez no lo habría hecho un chileno.

No hay razón, pues, para este exclusivismo,

para imponer a las compañías esta obligación que se puede traducir, lo repito, en una gabela.

Los datos oficiales de la Dirección del Territorio Marítimo ya han sido aquí invocados, y yo lo hago una vez más. Supongo que no debemos contentarnos con un centenar de buques para poder decir que tenemos Marina Mercante Nacional; necesitamos que nuestra Marina se desarrolle en condiciones satisfactorias. ¿Acaso vamos a tener Marina Mercante con estos faluchos que aparecen en estos cuadros, donde figuran hasta las chatas ancladas en los puertos? Sería obra insignificante la del Senado si no pudiéramos obtener que se mejoraran las condiciones de la flota chilena.

Por consiguiente, necesitamos contar con un personal numeroso, y ¿qué hay en esta materia? La seguridad nacional, dice la Liga Marítima, es uno de los motivos para evitar que haya extranjeros en las sociedades, y, además, para exigir que la oficialidad sea toda chilena. Voy a leer unos cuantos párrafos del Memorial de la Liga Marítima:

"De seguridad nacional, porque, en caso de un conflicto, le será muy fácil al Estado disponer, sin pérdida de tiempo, de esas naves mercantes, lo que no ocurriría si esas naves estuvieran entregadas al gobierno de extranjeros.

"De protección social, porque se abre campo a múltiples actividades que hoy día vegetan detrás de un mostrador o de un tintero, sin mayores horizontes.

"Se podrá argüir que nuestra Marina Mercante no cuenta, al presente, con un número de capitanes y oficiales suficiente para asumir inmediatamente su cargo; pero este argumento es fácilmente destructible.

"En efecto, aparte de que los reglamentos acualmente en vigencia exigen para ser capitanes o pilotos de naves, entre otros requisitos, ser chilenos o naturalizados, de los datos oficiales que existen en la Dirección del Territorio Marítimo, se desprende que la matrícula actual se descompone como sigue."

Llamo la atención del Senado a una circunstancia que no deja de ser curiosa: el Código de Comercio y la Ley de Navegación no exigen que el capitán de una nave sea chileno. Sin embargo de esto, en la práctica, los reglamentos han venido a establecer, en realidad, una disposición legislativa, puesto que según dice la Dirección del Territorio Marítimo, para dar o reconocer el título de capitán, se exige que el interesado sea extranjero domiciliado en Chile, o chileno natural o naturalizado. De modo que se impone una exigencia que no nace de la ley sino de simples reglamentos. Vamos a ver el resultado, según un cuadro que puede verse en el memorial de la Liga Marítima:

Capitanes de 1.a clase hay	199
Capitanes de 2.a clase hay	8
Capitanes de 1.a clase chilenos, hay	99
Capitanes nacionalizados hay	13
Capitanes extranjeros hay	85

Según los mismos datos de la Dirección del Territorio Marítimo, los capitanes de primera clase están capacitados para mandar naves de cualquier tonelaje y carrera. Los de segunda clase, hasta de trescientas toneladas.

Los pilotos son	119
de los cuales son:	
Chilenos	62
Naturalizados	6
Extranjeros	51

Los pilotos están capacitados para mandar naves hasta de cien toneladas y para el servicio de guardia de los buques.

De modo que el número de chilenos y de extranjeros nacionalizados es comparativamente reducido con las exigencias que va a tener la Marina Mercante en cuanto a oficialidad.

Si además de los capitanes y pilotos, se exige que el resto de la oficialidad sea chilena, y sobre lo cual se dan datos, tendremos que se va a imponer a la Marina Mercante un gravamen oneroso, una limitación considerable para su desarrollo, que será imposible cumplir, y con esto tendría que venir, a poco andar, un nuevo proyecto para suspender los efectos de esta disposición durante algunos años más. No debería, pues, dictarse una disposición restrictiva que no se podrá cumplir.

Paso a ocuparme, ligeramente también, de lo relativo a la tripulación.

La ley de 1836 principió por exigir la cuarta parte chilena de la tripulación, proporción que subía a la mitad para los dos años inmediatos, y que a los cinco años se elevaba a las tres cuartas partes. Estas disposiciones, en realidad, fueron suspendidas en la práctica, por imposibilidad de cumplirlas; y la ley de 1878 estableció que la cuarta parte de la tripulación debía ser chilena. La ley de 1917 aumentó esa proporción a la mitad de la tripulación; y estimo que eso basta.

En la práctica vemos que el ochenta, el noventa y aún el ciento por ciento de las tripulaciones de los buques mercantes chilenos es de nacionalidad chilena. Esto está en la conveniencia de los mismos navieros; pero imponer la exigencia absoluta en la ley, de que en los buques nacionales no se admita ningún extranjero, es ponerlos exclusivamente a merced de las exigencias de las tripulaciones nacionales. No quiero ahondar más este concepto. Me dirijo al Senado de la República, que en los momentos actuales puede apreciar lo que significaría para la industria naviera esto de impedir que pueda ocupar un solo individuo de otra nacionalidad. Esa industria quedaría a merced de las huelgas que se decretaran; de manera que, lejos de favorecerla, habríamos arruinado la Marina Mercante.

Voy a terminar pidiendo al señor secretario que se sirva leer la indicación que formulé en la sesión anterior respecto de este artículo 3.º, que aparece en el acta.

El señor SECRETARIO. — Refundir los incisos 1.º y 2.º del artículo 3.º en:

"Para los efectos de la presente ley, se reputará chilena la nave matriculada en la Marina Mercante nacional, cuyo propietario sea chileno, natural o legal, o extranjero domiciliado y residente en Chile; que tenga casa de comercio establecida en el país o que ejerza en él alguna profesión o industria; cuyo capitán o primer piloto sea chileno; y cuya tripulación deberá componerse, por lo menos, de la mitad de ciudadanos chilenos".

Como ve el Honorable Senado, yo propongo que se reemplacen los incisos 1.º y 2.º del artículo 3.º por el que ha leído el señor Secretario.

En el inciso que propongo está consultada, desde luego, la idea de que no se reputará chilena la nave que no esté matriculada en la Marina Mercante nacional. En el proyecto de la Cámara de Diputados se dice: "Para los efectos de la presente ley se reputará chilena la nave cuyo propietario sea chileno y residente en Chile". Según esto, puede ser chilena una nave que pertenezca a un chileno; aún cuando esté inscrita en la Marina inglesa, por ejemplo, y podría hacer el comercio de cabotaje en nuestras costas. Me parece que no puede entrar en el propósito de esta ley el que un chileno tenga un buque con bandera peruana, argentina o inglesa, y pueda hacer con él el comercio de cabotaje en nuestras costas. Por consiguiente, es necesario consultar la idea de la matrícula de la nave en la Marina Mercante nacional, y a esto obedece la primera parte de mi indicación.

En seguida, conserva el concepto de la ley de 1878 y de la ley de 1917, en cuanto a que puede ser propietario de nave chilena todo chileno natural o persona jurídica chilena, es decir, las sociedades constituidas con arreglo a las leyes chilenas; sociedades independientes de otras, con capital propio, no agencias de sociedades extranjeras, como so nalgunas que se han mencionado en este debate. Los Bancos extranjeros que tienen sucursales en Chile, y que han sido citados en contra de esta idea, no son sociedades chilenas. El National City Bank, por ejemplo, no es sociedad chilena, y no podría adquirir naves chilenas en Chile. En el mismo caso se hallan los Bancos alemanes y de otras nacionalidades que han establecido agencias o sucursales entre nosotros. Mi indicación no comprende estas simples agencias, dependencias o sucursales de Bancos constituidos con arreglo a las leyes alemanas, inglesas, de Estados Unidos o de cualquiera otra nación.

Consulto esta idea al emplear la palabra: "legal"; y explico esto para que quede constancia de la inteligencia que le doy, y que, por lo demás, está consagrada por nuestra legislación.

En cuanto a los extranjeros, me permito modificar la indicación del señor Garnham diciendo: "extranjero domiciliado y residente en Chile que tenga casa de comercio establecida

en el país o que ejerza en él alguna profesión o industria".

Me parece que ésta es una manera de asegurarse de que esas personas no vendrán de buenas a primeras a burlar la ley, tomando una brocha para borrar el nombre del barco que poseen, a fin de cambiarle la nacionalidad. Un individuo que está viviendo al amparo de las leyes del país no se va a poner en esa situación, ni dará esa prueba de inamistad, o, a lo menos, no de afección a la tierra en que está viviendo y en la cual se ha dedicado al comercio. Es de suponer que tal cosa no pudiera suceder.

Yo agrego el concepto, para conservar la misma redacción del proyecto, que el capitán y el primer piloto sean chilenos, y en cuanto a la tripulación, manteniendo la ley de 1917, que dice que la tripulación deberá componerse a lo menos de la mitad de ciudadanos chilenos.

Dejo formulada esta indicación y termino mis observaciones.

El señor CONCHA SUBERCASEAUX. — He seguido con mucho interés el debate que se ha promovido alrededor de este proyecto relativo a la Marina Mercante Nacional, que es sin duda alguna una sentida aspiración nacional. Todos deseamos que Chile tenga una numerosa y eficiente Marina Mercante, porque ella sería el complemento de nuestra riqueza y propendería al desarrollo de nuestras industrias.

Sin entrar, por mi parte, al fondo de la cuestión que tan brillantemente han dilucidado los Honorables Senadores que me han precedido en el uso de la palabra, quiero hacer algunas ligeras observaciones, apoyadas en lo que he visto en las ocasiones en que me ha tocado viajar.

Todos aquellos de mis Honorables colegas que hayan viajado por el Norte habrán podido ver, cuando el cabotaje se ejercía por la Compañía Sud Americana de Vapores, por la Compañía Inglesa, por la Kosmos, por la Grace Line y otras, cómo, aún en circunstancias normales, los barcos viajaban repletos de mercaderías, hasta el extremo de tener que llevarlas sobre la cubierta de las naves. Esto está demostrando que en esas circunstancias normales había, sin embargo, insuficiencia de barcos para el acarreo de los productos.

Yo he leído con atención el memorial presentado por la Liga Marítima de Chile, y he descompuesto un poco las cifras y datos en él apuntados. Se dice ahí que la Marina Mercante Nacional tiene 80 mil toneladas aptas para la carga y que hay destinadas a este comercio 139 buques. ¿Saben mis Honorables colegas qué clase de barcos se clasifican como buques? Van a oírlo:

Hay algunos que tienen 38 toneladas de registro, otros que tienen 28, otros 51 y así una infinidad de pequeños barcos de menos de 100 toneladas. Barcos de menos de 100 toneladas hay 45; de menos de 300 y más de 100, hay 31; de menos de 500 y más de 300, hay 15; de menos de 800 y más de 500, hay 14; de menos de 1,000

y más de 800; hay 3; de menos de 1,500 y más de 1,000, hay 11; de menos de 2,000 y más de 1,500, hay 16; de menos de 3,000 y más de 2,000, hay 5.

Es de advertir que entre éstos figuran algunas chatas; de modo que, eliminando éstas y los barcos de más 1,000 toneladas destinados al transporte del carbón, quedan sólo 22 naves dedicadas al cabotaje.

Considerando estos datos yo me digo: ¿vamos nosotros a discutir y a juzgar del estado del cabotaje en momentos en que está paralizada la industria salitrera, en que no hay movimiento en las minas de cobre, en que todo atraviesa por circunstancias verdaderamente anormales, para adoptar medidas que pueden traer graves consecuencias para las industrias del país? ¿Cuál va a ser el encarecimiento de la vida en la zona norte no existiendo buques suficientes para el acarreo de los productos que necesita?

Recordemos que la ley de 1917 se dictó después de un estudio muy maduro, siendo Ministro de Industria el Honorable Senador por Concepción, señor Zañartu, quien trabajó con mucho interés por su despacho. Durante la vigencia de esa ley se han notado algunos defectos, y, como lo manifestaba hace un instante en su discurso el Honorable señor Claro Solar, existen aprobados por el Senado otros proyectos que tienden a estimular el desarrollo de la Marina Mercante.

Durante la vigencia de esta ley del 1917, la propia Compañía Sud Americana de Vapores inició la construcción de dos barcos de 7 mil toneladas, y yo me digo: si esta Compañía ha hecho negocios en este tiempo pudiendo mantener fletes a precios reducidos, ¿con la ley actual podría desarrollarlos en mayor escala? ¿luego si no la hace es porque no hay capitales. ¿Dónde están los capitales necesarios para formar o aumentar nuestra Marina, aprovechando de esta ley de protección que vendría a ser un monopolio odioso y que iría en contra de nuestros principios constitucionales de libertad y de amparo al capital extranjero y, sobre todo, a los residentes extranjeros en Chile? ¿Cuál vendría a ser la situación con respecto al costo de vida en el norte, agravado con este monopolio del cabotaje? No sería otra que el encarecimiento de la vida llevado a proporciones sumamente crecidas.

Según los datos que nos proporciona la Liga Marítima, de 139 buques solamente 20 o 22 son barcos con capacidad suficiente para hacer el transporte de mercadería de importancia; ya puede verse en qué condiciones quedaría el país, si no contamos con elementos para hacer la movilización de la carga. A mi juicio, este asunto es sumamente delicado.

Es cierto que en casi todos los países del mundo el comercio del cabotaje está reservado a los nacionales; pero entre nosotros la forma de nuestro territorio y la escasez de buques hacen que este problema se presente con caracteres muy difíciles.

Es verdad que hay mucha carga que trans-

portar al norte; pero yo pregunto: ¿qué carga existe allá para el retorno? Si no tenemos buques grandes para que puedan hacer el comercio con las Repúblicas de América y con Europa, o quisiéramos imponer a los pocos buques que tenemos que se dedicaran exclusivamente al comercio de nuestra costa, les obligaríamos a regresar de las provincias del norte completamente vacíos, porque de allí no tienen nada que traer.

Yo no quiero demorar el despacho de este proyecto, aunque podría aducir muchas otras consideraciones a este respecto, y me limito a manifestar que votaré la indicación propuesta por el señor Presidente, porque tengo el convencimiento de que no existe en el país el tonelaje que se necesita y, en consecuencia, la aprobación del artículo 3.º tal como está traería graves perturbaciones para la alimentación nacional.

El señor Zañartu (don Enrique).— Aunque he estado abusando de la benevolencia del Honorable Senado, pues he usado de la palabra mayor número de veces que las reglamentarias, voy a referirme brevemente a las observaciones que ha formulado el Honorable Senador por O'Higgins.

Mi Honorable colega, como hombre práctico, estima que no hay base suficiente para hacer el cabotaje y que esto crearía una situación difícil a las provincias del norte, en las cuales, por otro lado, no hay carga suficiente para que los buques de cabotaje no vuelvan vacíos al sur.

En realidad, éste es el argumento más a fondo que se ha hecho contra esta ley. Sin embargo, en la lista que figura en el cuaderno que se nos ha repartido, aún rebajada con las observaciones que se han formulado en esta Cámara, se ve que hay un sobrante dentro de la producción normal del país.

Ahora, si se toma en cuenta la crisis actual del país que se prolongará tal vez por un par de años más, se ve que habrá tiempo más que suficiente para que nuestra Marina Mercante pueda prepararse. Por de pronto, sabemos que la Compañía Schwager dedicará algunos de sus barcos al comercio de cabotaje.

Uno de los artículos del proyecto, el artículo 2.º si mal no recuerdo, establece que el Presidente de la República fijará las tarifas máximas. Si fijadas estas tarifas se viera que no había un número de buques suficiente para las necesidades del cabotaje, ¿no es verdad que en el acto vendría una modificación de esta ley y que esta modificación sería deapachada sin tropiezos en una y otra Cámara?

La historia que nos ha leído el señor Presidente de la legislación protectora del cabotaje nacional, está demostrando que esta idea de protegerlo ha venido siendo sustentada desde la época de los organizadores de nuestra República, y que cada vez que se ha tropezado con dificultades en la aplicación de la ley se han suscitado sus efectos lisa y llanamente, bastando la aplicación de esta medida para que el tone-

laje de nuestros barcos aumentase considerablemente.

Ahora, respecto al traspaso de las acciones de las compañías navieras, debo manifestar al Senado que desde el momento en que el número de estos traspasos exceda de cierto límite, el criterio de las propias compañías impedirá que ellos se efectúen en lo sucesivo.

Yo creo que es indispensable reservar el cabotaje a la Marina Mercante Nacional, porque la suma que anualmente sale del país por este capítulo es inmensa; en segundo porque no podemos continuar indefinidamente sin tener una Marina Mercante propia; y, tercero, porque la guerra europea nos ha probado que la falta de esa marina puede llevar a la República a una situación muy difícil.

Por otra parte, se ha defendido en esta Sala, al capital extranjero en una forma verdaderamente heroica, y se ha llegado hasta decir que en nuestro país no hay capitales suficientes para dedicarlos al desarrollo de la Marina Mercante Nacional.

Sin embargo, señor Presidente, los hechos prueban precisamente lo contrario, esto es, que entre nosotros hay los capitales necesarios para poder incrementar la Marina Mercante.

En efecto, todos sabemos que se han organizado en Bolivia varias sociedades, especialmente para explotar el estaño, y cuyos capitales son en su totalidad chilenos. Algo análogo pasa en otros países, a los cuales han emigrado ingentes capitales chilenos con el objeto de dedicarlos a diversos negocios. Esos capitales prefieren emigrar y van a buscar su inversión fuera del país, en vez de ser dedicados al desarrollo de la Marina Mercante Nacional, siendo que en los bosques del sur tenemos la materia prima para esa industria, o sea la madera.

Todo esto se debe, a mi juicio, principalmente a que esos capitales no encuentran entre nosotros las suficientes garantías ni protección alguna de parte del Estado.

Para que mis Honorables colegas se convenzan del peligro que entraña la falta de una Marina Mercante propia, me voy a permitir citar dos casos.

Recordarán los señores Senadores que durante la guerra europea se presentó el caso de la barca "Tinto", que era una nave que compraron unos armadores alemanes, que fué tripulada por marineros que estaban internados en nuestro país y que se dirigió secretamente a Alemania, si no estoy equivocado, sin que hasta hoy se haya sabido más de ella.

De más está decir, señor Presidente, que la "Tinto" comprometió gravemente nuestra neutralidad, y hay que advertir que un caso análogo puede volver a repetirse si hay en nuestros puertos barcos que pertenezcan a personas o sociedades que no están radicadas en el país, y que disponen sólo del nombre de una persona, más aparente que real, que responde del cumplimiento de las leyes chilenas. Por estas consideracio-

nes, yo insisto en la proporcionalidad del capital que fija el proyecto para las sociedades que se dediquen al comercio marítimo.

El otro caso que deseo recordar a mis Honorables colegas es la situación bochornosa que se creó a nuestro país durante la guerra europea, con motivo de las listas negras, en que todo nuestro comercio estaba sometido al criterio del cónsul inglés en Valparaíso, ante quien debía empeñarse el propio Presidente de la República para que pudieran zarpar de nuestros puertos algunas naves mercantes. Todo esto lo considero, señor Presidente, no solamente inaceptable y perturbador de nuestro comercio, sino también vejatorio de la dignidad nacional.

Por todas estas razones, y, además, porque tengo el íntimo convencimiento de que nuestro país puede tener en la actualidad una Marina Mercante propia, como la tuvo en el pasado, y porque creo que si el proyecto en discusión no da en la práctica los resultados que de él se esperan, puede ser rápidamente modificado, insisto en que debe aprobarse el artículo en debate tal como está concebido.

No deseo prolongar más esta discusión ni abusar de la benevolencia de los Honorables Senadores y dejo, en consecuencia, la palabra.

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

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

El señor RIVERA.— El Honorable Senador por Aconcagua, señor Claro Solar, antes de retirarse de la Sala, nos pidió a algunos Senadores que, en caso de cerrarse el debate, pidiéramos que se dejara la votación para la sesión próxima.

El señor CORREA (Presidente).— Iba precisamente a decir que la Mesa se encargará de ordenar las indicaciones formuladas, y a proponer que se acordara votarlas en la sesión de la tarde de hoy, al término de la primera hora.

Si no se hace observación, quedará así acordado.

Acordado.

El señor RIVERA.— ¿Qué no quedan otros artículos por discutirse?

El señor ZAÑARTU (don Enrique).— Han quedado todos eliminados.

El señor SECRETARIO.— En sesión pasada se habló de reabrir el debate sobre el artículo final, relativo a la fecha en que la ley debe comenzar a regir.

El señor ZAÑARTU (don Héctor).— Yo me opongo a que se reabra el debate respecto de cualquier artículo.

El señor CORREA (Presidente).— Ha quedado terminada la discusión del proyecto.

CONDONACION DE INTERESES A REMATAN- TES DE TERRENOS FISCALES

El señor CORREA (Presidente).— Corresponde discutir en seguida las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados en el proyecto del Senado sobre condonación de inte-

reses a rematantes de terrenos fiscales en el Sur.

El señor BRIONES LUCO.— En la sesión de ayer me pareció oír al señor Presidente que antes de ese proyecto figuraba en la tabla el relativo a los empleados particulares.

El señor SECRETARIO.— El proyecto referente a los empleados particulares figura en la tabla a continuación del a que acaba de aludir el señor Presidente.

El señor CORREA (Presidente).— La Cámara de Diputados ha modificado el proyecto del Senado, que condonaba únicamente los intereses penales, en el sentido de condonar, además de éstos, los intereses ordinarios.

El señor HUNEUS.— Voy a permitirle dar lectura a algunos párrafos de una carta que he recibido del Sur y que se relaciona con este asunto. Dice así:

“Por ley 1,201 de 1.º de Febrero de 1899 se condonó los intereses penales a colonos extranjeros y rematantes de tierras fiscales en las provincias de la Frontera con exclusión injusta de colonos nacionales rematantes del año 1890. Por ley 1,725 de 31 de Enero de 1905 con exclusión de colonos nacionales del año 1890 se condonó intereses y parte de capital a colonos extranjeros y a rematantes.

Con estas dos leyes los únicos que se beneficiaron fueron los rematantes, los colonos nacionales y extranjeros no se beneficiaron por exclusión los primeros y por que además como los colonos extranjeros pagaron religiosamente sus deudas con los respectivos intereses penales.

Actualmente no existen ni colonos extranjeros ni colonos nacionales que adeuden al Fisco; la condonación se dictará para los reacios que premeditadamente han esperado y esperan la ley de condonación de deudas, no de intereses por la cual han trabajado tesoneramente desestimando los beneficios de las dos leyes dictadas que he citado.

Ni el diez por ciento de los actuales tenedores de terrenos son rematantes de los predios que poseen, los dueños de terrenos actualmente lo son por compra de tercera o cuarta mano. No cabe, pues, premiar esfuerzos que no existen ni se han gastado”.

No quiero retardar el pronunciamiento del Senado acerca de este asunto, pues me imagino que los señores Senadores tendrán conciencia formada respecto de él; pero sí me permito insistir que por las razones que he expresado en sesiones anteriores, no procede ni conviene condonar a los rematantes de terrenos fiscales en el Sur los intereses corrientes por las suma que adeudan, ya que esto equivaldría a advertir por tercera vez que es un grave error cumplir las obligaciones con el Fisco en vista de que no habrá de faltar una ley de gracia que los libre de pagar, no sólo los intereses sino acaso las deudas mismas.

Recuerdo que en la última sesión en que se discutió este asunto, el Honorable Senador por Antofagasta, argumentando en contra de lo que por mi parte había expresado, dijo que las tierras de que se trata tenían un valor inferior a la

suma que adeudan los rematantes más los intereses.

Si esto fuera efectivo, es posible que muchos de los rematantes no pagarían jamás las sumas que adeudan. Pero yo creo que lo que procedería hacer en tal caso sería sacar a remate esos terrenos.

Por las razones expresadas votaré en contra de la modificación hecha por la Cámara de Diputados en el proyecto del Senado.

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

Cerrado el debate.

Se va a votar si el Senado insiste o no en su anterior acuerdo.

—Recogida la votación, se obtuvieron siete votos por la afirmativa y ocho por la negativa.

El señor CORREA (Presidente).— Queda acordado que el Senado no insiste en su anterior acuerdo.

REGLAMENTACION DE LOS SERVICIOS DE LOS EMPLEADOS PARTICULARES

El señor CORREA (Presidente).— Correspondería entrar a discutir la moción del Honorable Senador por Tarapacá, relativa a los empleados particulares, pero como quedan tan pocos minutos para el término de la hora...

El señor BRIONES LUCO.— Convendría que se aprovecharan los minutos que quedan en leer el informe.

El señor CORREA (Presidente).— Se le va a dar lectura.

El señor SECRETARIO.— Dice así:

“Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Legislación y Justicia ha estudiado el proyecto de ley para mejorar la condición de trabajo de los empleados particulares, presentado por el Honorable Senador por Tarapacá, don Ramón Briones Luco.

La Comisión considera, como el autor del proyecto, que ha llegado la época de que los Poderes Públicos se preocupen de facilitar por medio del mandato de la ley, no sólo la vida de los obreros, de los trabajadores manuales, sino también la de los empleados de escasas rentas que no están en mejor situación que aquéllos ya que deben satisfacer exigencias materiales y morales de una mediana educación y que sólo cuentan con recursos a veces inferiores a los salarios o jornales.

La Administración central y las Municipalidades, sin que la ley las obligue, habrán de poner en práctica, de acuerdo con el progreso contemporáneo, todas las medidas del buen patronato para sus empleados, que modernicen su sistema de trabajo y les proporcionen todos los beneficios de la previsión social.

El proyecto del señor Briones Luco comprende los preceptos fundamentales de la legislación protectora de los empleados de empresas particulares.

Vuestra Comisión de Legislación y Justicia os recomienda su aprobación con las modificaciones siguientes:

1.ª Eliminar del artículo 1.º a los emplea-

dos agrícolas que están en situación diversa de los empleados de faenas de campos son generalmente asociados del dueño de la tierra y tienen facilidades para realizar economías que les aseguren un fondo de enfermedad y de retiro.

En todo caso, en esta ley, que es un primer ensayo en la materia, no hay ventaja en confundir con los empleados de industrias y de minas a los empleados agrícolas, cuya situación puede ser contemplada más tarde en una ley especial.

Es conveniente dejar establecido que esta ley no se refiere a los empleados domésticos, sobre los cuales dispone el párrafo 7.º, Título 26 del Libro IV del Código Civil.

2.ª La Comisión estima que el aviso de la terminación del empleo debe ser de dos meses tanto para el empresario como para el empleado.

3.ª La remuneración del empleado mientras cumple el servicio militar obligatorio debe ser de un porcentaje inferior al que se fija en el artículo 3.º. Es necesario tener presente que los que cumplen este servicio obligatorio son generalmente solteros y que mientras permanecen en el cuartel disminuyen sus gastos de vida; y que por otra parte, el Estado los acude con un pequeño estipendio.

4.ª Por lo que respecta a los casos de invalidez o enfermedad, vuestra Comisión propone también una reducción graduada para los sueldos de vacancia.

5.ª En cuanto a las limitaciones de la jornada de trabajo, no se puede seguir la misma línea rígida que generalmente se adopta para los obreros.

La Comisión propicia una fórmula media que asegure el descanso del empleado y que no perjudique a la empresa en que gana su subsistencia.

6.ª El fondo de retiro debe constituirse para cada empleado no sólo con subvenciones de la empresa, sino también con aportes de los mismos empleados que se deduzcan de sus sueldos como una moderada economía.

7.ª No puede aceptarse, a lo menos, por ahora, lo que dispone el proyecto en cuanto debían ser chilenos los empleados de empresas nacionales en un 90 por ciento y los de empresas extranjeras en un 80 por ciento.

Basta, para comenzar esta restricción, que se ordene que el 50 por ciento, a lo menos, sea de nacionalidad chilena en todas las industrias particulares:

8.ª El artículo 9.º contiene una disposición de derecho general, que no es necesario incorporar a esta ley.

9.ª Cree vuestra Comisión que hay conveniencia en que las normas de aplicación de la ley tengan carácter permanente, de ordenanza, y con este fin propone que el Reglamento se dicte con acuerdo del Consejo de Estado.

En mérito de las consideraciones expuestas, vuestra Comisión os somete el siguiente pro-

yecto de ley sobre el trabajo de los empleados particulares:

PROYECTO DE LEY:

"Artículo 1.º El empleado de empresas particulares, comerciales, industriales o mineras que no tenga el carácter de obrero a jornal, percibirá su sueldo por mensualidades iguales y vencidas.

No se aplicarán los efectos de esta ley a los empleados domésticos comprendidos en el Párrafo 7.º, Título 26 del Libro IV del Código Civil.

Artículo 2.º Si no se hubiere determinado tiempo para la duración del empleo, éste no podrá cesar sin previo desahucio de cualquiera de las partes. El aviso anticipado será de dos meses, tanto para el patrono como para el empleado.

Artículo 3.º Todo establecimiento particular está obligado a conservar en sus puestos a los empleados que hagan su servicio militar debiendo pagarle mensualmente una suma no inferior al tercio de su sueldo mientras cumplan dicho servicio.

Artículo 4.º El empleado particular tiene derecho a quince días de feriado una vez al año. La determinación de la época del feriado se hará en forma que no perjudique el servicio de acuerdo entre el patrono y el empleado.

Artículo 5.º Tienen también derecho los empleados particulares a conservar sus empleos en casos de invalidez o enfermedad hasta por cuatro meses, previo informe médico.

Durante el primer mes, el empleado gozará de sueldo íntegro; el segundo de un cincuenta por ciento; el tercero, de un cuarenta por ciento; y el cuarto, de un veinte por ciento.

En caso de accidente profesional, la atención médica se regirá, además, por las reglas de la ley de Accidentes del Trabajo.

Artículo 6.º La jornada de trabajo de los empleados particulares deberá estar dividida por un descanso de una hora y media. El tiempo de trabajo efectivo y normal será hasta de nueve horas, pero podrá convenirse en dos horas más mediante una remuneración complementaria.

Esta limitación de la jornada no regirá en los días en que se preparen y practiquen los balances semestrales, ni en los que por circunstancias fortuitas calificadas exijan los jefes servicios extraordinarios.

7.º Todo establecimiento particular mantendrá un "Fondo de Previsión" para tomar a cada empleado una póliza de seguro de invalidez y de retiro.

Este fondo se constituirá con aportes mensuales hasta de un 5 por ciento del sueldo de los empleados, y con una subvención igual a esos aportes retirada de las utilidades de la Empresa, que se destinará especialmente a ese objeto.

Los aportes y subvenciones se determinarán en conformidad al reglamento respectivo.

Estos fondos no formarán parte de la ma-

sa de bienes en caso de quiebra o concurso de la Empresa o establecimiento.

Art. 8.º Los establecimientos a que se refiere esta ley deberán tener a lo menos un 50 por ciento de empleados de nacionalidad chilena.

Art. 9.º Cualquiera dificultad que se suscite en la aplicación de las disposiciones de esta ley entre empleados y patrones, será resuelta breve y sumariamente por el Juez de Letras correspondiente, de turno en lo civil.

Art. 10. El Presidente de la República reglamentará esta ley, con acuerdo del Consejo de Estado, dentro de los tres meses siguientes a su publicación.

Art. 11. La presente ley regirá tres meses después de su publicación en el "Diario Oficial".

Sala de la Comisión, a 26 de Diciembre de 1921.— **Jorge Errázuriz Tagle.**— **Juan Enrique**

Concha.— **Alfredo Barros Errázuriz.**— Con salvedades respecto a la proporción de empleados chilenos y la cuota de utilidades para el fondo de previsión, que considero preferible dejar a la determinación de la ordenanza, según la calidad y condiciones de cada industria.— **Guillermo M. Bañados**".

El señor CORREA (Presidente).— En discusión general el proyecto.

El señor BRIONES LUCO.— Pido la palabra, señor Presidente.

El señor CORREA (Presidente).— Quedará con la palabra Su Señoría.

Como ya ha dado la hora, se levanta la sesión.

Se levantó la sesión.

Antonio Orrego Barros,
Jefe de la Redacción.

