

Sesión 40.a extraordinaria en 13 de Diciembre de 1921

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES CLARO SOLAR Y CORREA OVALLE

SUMARIO:

El señor Briones Luco se ocupa del descenso del tipo del cambio internacional y propone un proyecto sobre la materia.—Continúa la discusión del proyecto sobre reserva del cabotaje a la Marina Mercante Nacional.—Se levanta la sesión.

ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Aguirre Cerda Pedro.	Huneus Francisco
Briones Luco Ramón	Letelier Silva Pedro
Concha S., Juan E.	Quezada A. Armando
Concha Luis Enrique	Rivera Guillermo
Echenique Joaquín	Yáñez Eliodoro
Edwards Guillermo	Zañartu Enrique
Garnham Luis	Zañartu Héctor
González E., Alberto	

Y el señor Ministro de Guerra y Marina.

ACTA

Se leyó y fué aprobada la siguiente:

Sesión 39.a extraordinaria en 12 de Diciembre de 1921

Asistieron los señores Claro, Correa, Aguirre, Alessandri, Bañados, Briones, Bulnes, Concha S. don Juan E., Echenique, Edwards, Errázuriz Tagle, Freire, Garnham, González Errázuriz, Huneus, Letelier, Ochagavía, Quezada, Rivera, Torrealba, Valdés, Yáñez, Zañartu don Enrique, Zañartu don Héctor, y los señores Ministros del Interior, de Justicia e Instrucción Pública, de Hacienda y 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 don Ricardo Schorr para que se le conceda la autorización necesaria para aceptar el cargo de Vice-Cónsul de Alemania en Talca, sin perder su derecho de ciudadanía.

Pasó a la Comisión de Legislación y Justicia.

Informe

Uno de la Comisión Mixta de Presupuestos referente al cálculo de entradas y a las cuotas de gasto de los diferentes Ministerios, para el año 1922.

Quedó para tabla.

Uno de la Comisión de Hacienda recaído en el Mensaje de S. E. el Presidente de la República sobre autorización para invertir hasta \$ 150,000 en el estudio de la reorganización general de los servicios públicos.

Quedó para tabla.

En el tiempo destinado a los asuntos de fácil despacho se toma en consideración el proyecto de ley remitido por el Senado sobre elección de Municipalidades en las comunas de Quilpué y Villa Alemana, en los términos en que ha sido devuelto por la Cámara de Diputados.

El señor Echenique pide que quede este negocio para la sesión próxima a fin de tener tiempo de imponerse del alcance de las modificaciones introducidas por la otra Cámara.

El señor Rivera, sin oponerse a la petición del Honorable Senador por Santiago, da algunas explicaciones sobre el particular.

Con el asentimiento de la Sala queda pendiente la discusión de este negocio para la próxima sesión.

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

El señor Presidente hace presente que las modificaciones a que se refiere este proyecto se encuentran incorporadas en su totalidad en la

ley dictada con posterioridad, de fecha 12 de Febrero de 1915.

Por no haber usado de la palabra ningún señor Senador, se declara cerrado el debate y por asentimiento tácito de la Sala se acuerda no insistir en la aprobación del proyecto.

Se toman después en consideración las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados en el proyecto aprobado por el Senado sobre condonación de intereses a los rematantes de tierras fiscales al sur del Bío-Bío, y puestas en discusión; usan de la palabra los señores Zañartú don Enrique, Bafiados, Torrealba, Briones y Huneus.

A petición de este último señor Senador, tácitamente aceptada, queda pendiente la discusión de este proyecto para la sesión próxima.

Entrando en los incidentes, el señor Presidente, a nombre del señor Ministro de Hacienda, formula indicación para que se discuta en el primer lugar de la tabla en la orden del día de la sesión matinal de mañana Martes, el proyecto de ley por el cual se autoriza al Presidente de la República para designar una comisión encargada de estudiar la reorganización y modificaciones que sea necesario introducir en los diferentes servicios públicos.

El señor Alessandri don José Pedro hace observaciones sobre los servicios de teléfonos, rogando al señor Ministro del Interior se sirva tomarlas en cuenta antes de resolver sobre la prórroga de la concesión.

El señor Ministro del Interior modifica la indicación formulada por el señor Presidente en nombre del señor Ministro de Hacienda, en el sentido de que el proyecto a que se refiere se discuta en el primer lugar de la tabla de la orden del día en la sesión de mañana de tres y media a seis y media de la tarde.

Se dan por terminados los incidentes.

La indicación del señor Ministro del Interior se da tácitamente por aprobada.

Se suspende la sesión.

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

El señor Bafiados, que había quedado con la palabra, sigue usando de ella en la contestación a las explicaciones del señor Ministro de Guerra y Marina y pone término a su discurso.

El señor Ministro de Guerra y Marina usa

nuevamente de la palabra sobre el particular.

El señor Presidente ofrece en seguida la palabra sobre la interpelación pendiente y no habiendo usado de ella ningún señor Senador, declara cerrado el debate y da por terminada la interpelación.

Continúa en seguida la discusión particular del proyecto de ley de la Cámara de Diputados sobre Cuenta Corriente Bancaria y Cheques, que quedó pendiente en sesión de 8 de Noviembre.

El señor Presidente manifiesta que aún cuando los artículos 4.º y 5.º habían sido aprobados en las sesiones de 26 y 27 de Agosto, respectivamente, como de hecho se abrió discusión acerca de ellos en la sesión de 8 de Noviembre, y se formularon diversas indicaciones, cree conveniente que se tomen nuevamente en consideración para pronunciarse sobre dichas indicaciones. A fin de facilitar el trabajo, ha redactado ambos artículos, con las modificaciones expresadas en los términos siguientes:

Art. 4.º El comitente deberá verificar el reconocimiento de los saldos semestrales que resulten de los libros del Banco, y se tendrán por aceptados, si no fueren observados dentro de los noventa días siguientes al aviso o comunicación del Banco, que éste dará por carta certificada, sin perjuicio del derecho del comitente para solicitar posteriormente la rectificación de los errores, omisiones, partidas duplicadas u otros vicios de que la cuenta puede adolecer.

El mismo procedimiento se observará cuando por cualquier motivo se ponga término a la cuenta.

Art. 5.º En caso de no estar conforme el comitente con el saldo que fija la cuenta del Banco y de no haber sido atendido por éste sus observaciones, deberá, dentro del plazo de noventa días, contados desde que el Banco los hubiere rechazado, presentar una demanda ante el tribunal que corresponda, formulando los reparos que tenga que hacer.

El señor Rivera propone que en el artículo 4.º se diga: "tendrá el plazo" en vez de: "deberá dentro del plazo", y se le agregue el siguiente inciso:

"La no presentación de la demanda dentro del plazo establecido en el inciso anterior, significará la aceptación definitiva del saldo".

Por asentimiento tácito se dan por aprobados ambos artículos con las modificaciones propuestas por el señor Rivera.

Reabierto el debate sobre el artículo 6.º, el señor Presidente propone que se apruebe en los términos siguientes:

"Artículo 6.º El 30 de Junio y el 31 de Diciembre de cada año, el Banco podrá cerrar las cuentas corrientes de crédito que arrojan saldo a su favor y que no hayan tenido movimiento durante los dos últimos semestres."

Usan de la palabra los señores Rivera y Errázuriz Tagle.

Cerrado el debate, se da por aprobado el ar-

título con el voto en contra de los señores Errázuriz Tagle y Letelier.

El señor Presidente manifiesta que el artículo 7.º había sido ya desechado por el Senado y el artículo 8.º había sido aprobado en los términos siguientes:

"Artículo 8.º El saldo de una cuenta corriente liquidada en los casos ordinarios o cerrada con arreglo al artículo anterior, no estará sujeto a la capitalización de intereses."

El señor Presidente pone en segunda discusión el artículo 9.º, que había sido sometido a este trámite en la sesión de 27 de Agosto.

Propone que se redacte en los términos siguientes:

"Artículo 9.º Los Bancos deberán fijar de una manera general para sus comitentes, la comisión y el tipo de interés que han de cobrar o pagar sobre los saldos en cuenta corriente.

Para fijar a un comitente determinado una comisión o tipo de interés diferente del que el Banco haya establecido en general para el público, se necesitará convenio especial entre las partes.

La comisión e interés en conjunto no podrán exceder en ningún caso esta limitación establecida por el artículo 2206 del Código Civil."

Por asentimiento unánime se aprueba en la forma propuesta.

Puesto en discusión el artículo 10, cuya consideración había quedado pendiente en la sesión de 27 de Agosto, el señor Presidente propone que se agregue a la cita de los diversos artículos del Código de Comercio, la del artículo 615.

Se da por aprobado tácitamente con la modificación propuesta.

Se entra a considerar el título II. — Del cheque.

Puesto en discusión el artículo 11, el señor Rivera formula indicación para que se sustituyan las palabras "que tiene" por las palabras "que tenga".

Tácitamente se da por aprobado el artículo con la modificación propuesta.

Sin modificación y por asentimiento tácito se dan por aprobados los artículos 12 y 13.

Puesto en discusión el artículo 14, el señor Rivera formula indicación para que en el inciso final se pongan en plural las palabras "Otra circunstancia".

Se da por aprobado el artículo con la modificación propuesta.

Considerado el artículo 15, usan de la palabra los señores Rivera, Ministro de Guerra y Marina, el señor Presidente y el señor Correa, quien formula indicación para que se agregue después de la palabra: "borrado", la palabra: "conjuntamente".

Por asentimiento tácito se aprueba el artículo con la agregación propuesta.

Después de un breve debate en que toman parte el señor Ministro de Guerra y Marina y los señores Correa y Bañados, se acuerda dejar para segunda discusión los artículos 16 y 17.

El artículo 18 se da por aprobado por asentimiento unánime.

En la misma forma se aprueba el artículo 19, con la sola modificación de cambiar el pronombre posesivo "su" por el artículo definido "la", antes de la palabra "acción".

El artículo 20 se aprueba sin modificación, por asentimiento unánime.

El artículo 21 se deja para segunda discusión.

El artículo 22 se aprueba sin variación, por asentimiento tácito.

Puesto en discusión el artículo 23, usan de la palabra los señores Ministro de Guerra y Marina, Zañartu (don Héctor) y el señor Presidente, quien propone que se sustituya la palabra "fondos" por la palabra "pago".

Habiendo llegado la hora, queda pendiente la consideración de este artículo.

Los artículos aprobados son del tenor siguiente:

"Artículo 4.º El comitente deberá verificar el reconocimiento de los saldos semestrales que resulten de los libros del Banco, y se tendrán por aceptados si no fueron observados dentro de los noventa días siguientes al aviso o comunicación del Banco, que éste dará por carta certificada, sin perjuicio del derecho del comitente para solicitar posteriormente la rectificación de los errores, omisiones, partidas duplicadas u otros vicios de que la cuenta puede adolecer.

El mismo procedimiento se observará cuando por cualquier motivo se ponga término a la cuenta.

Art. 5.º En caso de no estar conforme el comitente con el saldo que fija la cuenta del Banco y de no haber sido atendidas por éste sus observaciones, tendrá el plazo de noventa días, contados desde que el Banco las hubiere rechazado, para presentar una demanda ante el Tribunal que corresponda, formulando los reparos que tenga que hacer.

La no presentación de la demanda dentro del plazo establecido en el inciso anterior, significará la aceptación definitiva del saldo.

Art. 6.º El 30 de Junio y el 31 de Diciembre de cada año, el Banco podrá cerrar las cuentas corrientes de crédito que arrojen saldo a su favor y que no hayan tenido movimiento durante los dos últimos semestres.

Art. 7.º El saldo de una cuenta corriente liquidada en los casos ordinarios o cerrada con arreglo al artículo anterior, no estará sujeto a la capitalización de intereses.

Art. ... Los Bancos deberán fijar de una manera general para sus comitentes la comisión y el tipo de interés que han de cobrar o pagar sobre los saldos en cuenta corriente.

Para fijar a un comitente determinado una comisión o tipo de interés diferente del que el Banco haya establecido en general para el público, se necesitará convenio especial entre las partes.

La comisión e interés en conjunto no podrán exceder en ningún caso de la limitación

establecida por el artículo 2206 del Código Civil.

Art.... Las disposiciones de los artículos 611, 612, 613, 614, 615 y 617 del Código de Comercio, se aplicarán también a la cuenta corriente bancaria, en cuanto no sean contrarias a la presente ley."

Artículo... El cheque es una orden escrita y girada contra un Banco, que permite al librador disponer, a su presentación, y en beneficio propio o de terceros, del todo o parte de los fondos que tenga disponible en cuenta corriente con el librado.

El cheque puede ser a la orden, al portador o nominativo.

Artículo... El cheque puede ser girado en pago de obligaciones o en comisión de cobranzas.

El cheque puede ser girado en la misma plaza en que haya de ser pagado o en otra diferente.

El cheque dado en pago, se sujetará a las reglas generales de la letra de cambio, salvo lo dispuesto en la presente ley.

El cheque girado en comisión de cobranza deberá llevar las palabras "para mí" agregadas por el librador en el cuerpo del mismo, y se sujetará a las reglas generales del mandato y en especial de la diputación para recibir.

Artículo... Se presume que el tenedor de un cheque girado en simple comisión de cobranza, ha entregado la cantidad cobrada al librador si éste no dedujere su acción dentro de los quince días siguientes al pago del cheque, verificado por el Banco.

Artículo... El cheque deberá expresar:

El nombre del Banco o de la sucursal que debe hacer el pago.

El lugar y la fecha de la expedición.

La cantidad girada en letras y números.

La firma del librador.

Si se omitieren las palabras "para mí" se entenderá girado en pago de obligaciones o estipulaciones equivalentes.

Cualesquiera otras circunstancias, o cláusulas, que se agregaren al cheque, se tendrán por no escritas.

Artículo... El cheque en que se hayan borrado conjuntamente las palabras "a la orden de" y "al portador" deja de ser transferible, y sólo podrá pagarse a la persona a cuyo nombre fué girado.

Artículo... El librador es responsable si su firma es falsificada en cheques de su propia serie y no es visiblemente disconforme.

Artículo... En general, la pérdida del dinero pagado en razón de un cheque falsificado corresponderá al librador o al librado, según sea la culpa o descuido que le sean imputables, sin perjuicio de la acción contra el autor del delito.

Artículo... La conformidad entre las anotaciones de los cuadernos de cheques, las partidas de cargo en la cuenta que el librado lleva

al librador y los cheques mismos, constituyen plena prueba respecto de la efectividad de dichas partidas de cargo.

Artículo... El librador deberá conservar los cuadernos de los cheques girados hasta seis meses después de la aprobación periódica de la respectiva cuenta".

Se levanta la sesión.

CUENTA

Se dió cuenta:

1.º De la siguiente moción:

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º El comercio de cambio internacional podrá ser ejercido únicamente por las instituciones bancarias cuyo capital sea superior a veinte millones de pesos.

Art. 2.º La letra de cambio sólo podrá ser girada sobre el exterior en los siguientes casos:

a) Para satisfacer el pago de mercaderías importadas cuyo origen y procedencia sean debidamente comprobados;

b) Para satisfacer obligaciones contraídas con anterioridad a la fecha de la presente ley;

c) Para el reembolso de los créditos en moneda nacional que tengan los Bancos extranjeros en contra de los Bancos chilenos.

d) Para proveer a justificadas necesidades de personas que, teniendo sus propiedades y bienes en Chile, residan temporalmente en el extranjero;

Art. 3.º Todo pedido de moneda extranjera sólo podrá hacerse por quien directa y realmente la necesita, y deberá ser acompañado de documentos y comprobantes de su efectividad, en conformidad a las reglas anteriores.

Art. 4.º No podrán los Bancos autorizados para efectuar el giro del cambio internacional, sin la expresa autorización de la Oficina del Cambio, adquirir en el extranjero valores, bonos, acciones u obligaciones extranjeras, o de procedencia chilena, que existan en el extranjero.

En general, quedan prohibidas las operaciones que impliquen directa o indirectamente, la salida del capital nacional al exterior.

Art. 5.º Los Bancos autorizados pueden adquirir o vender letras de cambio a plazos; pero con las formalidades y condiciones establecidas en el artículo 3.º

De otro modo, serán personalmente responsables de cualquiera especulación de Bolsa que se haga con este motivo.

Art. 6.º Sólo los Bancos autorizados podrán abrir cuentas en moneda extranjera y únicamente a instituciones igualmente autorizadas. En casos especiales que se determinarán en el Reglamento respectivo y con la autorización de la Oficina del Cambio Internacional, será permitido abrir dicha cuenta a otra clase de personas o instituciones comerciales.

Art. 7.º Los Bancos autorizados no podrán facilitar letras para el pago de deudas en mo-

veda extranjera de personas o establecimientos existentes en el país. Dichas deudas deberán solucionarse en moneda nacional, con su equivalente al cambio internacional.

Art. 8.º Queda absolutamente prohibida la salida del país de billetes de Bancos, libranzas y títulos de crédito bancario. El inspector de la Oficina del Cambio fijará las sumas que pueden exportar los viajeros que salen de Chile.

Art. 9.º Los agentes o corredores de comercio no podrán efectuar compras o ventas de letras de cambio sino por cuenta de los Bancos autorizados.

Art. 10. Las contravenciones a la presente ley serán penadas con una multa equivalente al valor de la operación. En caso de exportación de los valores indicados en el artículo 8.º, éstos caerán en comiso.

Se establece para estos juicios el procedimiento sumario, y conocerá de ellos el juez letrado correspondiente, a petición de la Oficina del Cambio Internacional, o por denuncia del Ministerio Público.

Art. 11. Créase una Oficina del Cambio Internacional, que será servida por un Inspector General, que tendrá el carácter de jefe de la Oficina; dos inspectores y un secretario abogado, y los demás empleados de secretaría que determine el Presidente de la República, con los sueldos y obligaciones que fije en un Reglamento especial.

Esta Oficina tendrá a su cargo la vigilancia del cambio internacional, en conformidad a esta ley, y estará facultada para pedir a los Bancos e instituciones de crédito todas las informaciones que estime convenientes para el cumplimiento de esta ley, para lo cual puede requerir la intervención de los funcionarios públicos que fueren necesarios.

Art. 12. Los Bancos llevarán para el giro del comercio internacional, una contabilidad y correspondencia especiales y en idioma castellano, distintas de la contabilidad general de la institución.

Cualquiera irregularidad será penada con una multa de un mil a cinco mil pesos.

Art. 13. El producto de las multas y comisos establecidos en esta ley queda perfectamente afecto al pago de los servicios que ella crea.

Art. 14. Esta ley comenzará a regir quince días después de su publicación en el "Diario Oficial" y terminará su vigor el mismo día en que se efectúe la conversión del papel moneda.—**Ramón Briones Luco**, Senador por Tarapacá.—Santiago, Diciembre 13 de 1921.

Santiago, Diciembre 13 de 1921.

2.º De una solicitud de don Victorino Navarro Arce, profesor de instrucción primaria particular, en que pide se le conceda una pensión de gracia.

LEGISLACION SOBRE CAMBIO

El señor BRIONES LUCO.—He estado esperando una ocasión favorable a fin de presen-

tar un proyecto de ley a la consideración del Honorable Senado.

La situación económica, que se hace cada día más amenazante, y la baja del cambio que nos lleva por un plano inclinado a la ruina financiera, me mueven a llamar la atención del Senado y del Gobierno hacia un punto sobre el cual hay seguramente en esta Cámara personas más preparadas que yo, quienes, según espero, habrán de contribuir a estudiar y resolver en la mejor forma posible este negocio. Aludo a la necesidad de evitar la especulación del cambio y de detener su descenso, que parece llevarnos a la demonetización del billete si no le ponemos atajo.

Este problema no es insoluble, pues ya ha sido resuelto en otras partes, en momentos en que dominaban factores semejantes a los que nos afligen.

La guerra europea introdujo en Europa esta enorme perturbación que ha repercutido aquí de un modo tan sensible: el exceso de especulación en el cambio internacional. Todos los Estados afectados por ella dictaron leyes para reprimirla.

Yo quiero sólo referirme a Italia que ha considerado este punto en una completa y acabada legislación.

Saben mis honorables colegas que Italia es probablemente el país más adelantado de Europa en materia de legislación positiva y administración financiera.

Hacia fines del año 1917, el Gobierno italiano modificó el régimen de libertad que existía en el giro de la letra de cambio e introdujo el sistema del monopolio, en manos del Estado, por medio de una oficina especial para estas operaciones, régimen que se mantuvo hasta principios del año 1919. En este año cesó el monopolio atribuido exclusivamente al "Instituto Nacional del Cambio", el cual fué substituído por un sistema mediano de vigilancia que ha continuado en uso en Italia, produciendo la restricción de las especulaciones, deteniendo la fuga de los capitales hacia el extranjero y, en consecuencia, valorizando la moneda italiana.

Creo que es ya tiempo de adoptar entre nosotros un sistema semejante. Se trata de curar un mal que se ha hecho endémico entre nosotros, y de adoptar, aunque sea transitoriamente, algunas medidas que nos permitan detener la carrera desenfrenada de juego que nos lleva a la ruina.

Para este objeto, he preparado un proyecto de ley cuyas disposiciones fundamentales aparecen en la ley italiana de fecha 15 de Mayo de 1919, que establece el régimen de fiscalización y de concurrencia limitada, y que permitió detener la emigración de capitales y frenar la importación de artículos innecesarios en Italia.

No quiero entrar en detalles personales; pero se me ha asegurado por personas preparadas en negocios de Bolsa que la exportación de capitales extranjeros del país, y aún de ca-

pitales nacionales, es cada día más considerable.

¿Cuánta pérdida significa esto para la economía nacional?

Entrego a la consideración de mis honorables colegas el proyecto que envío a la Mesa y que ruego al señor Secretario se sirva darle lectura.

El señor BRIONES LUCO.—No se me escapan, señor Presidente, las graves consecuencias de las medidas legislativas que propongo. Pero yo digo al mismo tiempo, con toda sinceridad, que las condiciones en que nos hallamos exigen estos sacrificios, que todos los países amagados por la aguda crisis universal han tomado ya.

Si fuera permitido establecer una comparación entre el organismo social y el organismo individual, podríamos decir que así como el cuerpo herido contrae sus músculos y debilita las palpitaciones del corazón, para evitar la pérdida de sangre, del mismo modo el organismo social contrae la circulación del capital, que es su sangre, e impide que fluya hacia el exterior y deje sus arterias exangües.

Habrán mil intereses ofendidos; pero el interés general, que el patriotismo del Senado ha amparado siempre, prevalecerá, sin duda alguna sobre todos ellos.

Sólo me cumple agregar, señor Presidente, que si el señor Ministro de Hacienda cree que conviene tratar esta cuestión en el Congreso en el actual período de sesiones extraordinarias, se sirva recabar su inclusión en la convocatoria.

El señor EDWARDS. — Yo creo que es una profunda equivocación achacar a la especulación la baja del cambio internacional, o en otros términos, la disminución del valor de nuestra moneda. La especulación puede influir momentáneamente en esto, pero no de una manera estable.

La baja del cambio en Chile se debe a la paralización de nuestras exportaciones principales, que eran de salitre, cobre y lana. Las industrias de estos artículos pasan hoy día, como todos sabemos, por una época muy precaria.

De manera que pretender sujetar la baja del cambio por medio de restricciones, que pueden ser altamente perjudiciales para el comercio, me parece que es un gran error.

La legislación chilena autoriza a todo el mundo para convertir la moneda nacional en libras esterlinas u otra moneda extranjera; de modo que el proyecto presentado significa, desde luego, la derogación de leyes vigentes.

No creo que sea ningún mal para el país, que se ve amenazado de ver reducida su moneda a un peñique o a nada, el que haya personas o instituciones que puedan tener garantizado su capital convirtiéndolo en moneda de oro. Es este un derecho análogo al que tienen todos para garantizarse contra la baja del cambio adquiriendo propiedades rurales o urbanas, o tomando parte en sociedades que posean valores efectivos, como ser buques, fábricas, etc.

Declaro francamente que yo tengo bonos de la deuda de Chile con Inglaterra, y que no creo con ello haber hecho mal alguno a mi país; por el contrario, estoy seguro de haberle hecho un bien, porque así se demuestra que los chilenos tenemos confianza en el buen manejo de nuestra Hacienda Pública. Si fuéramos a prohibir la adquisición de nuestros propios bonos de la deuda externa, infundiríamos una gran desconfianza por nuestro país en el extranjero.

Quería decir estas palabras para manifestar cuán peligroso considero este proyecto para el interés nacional.

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

Terminados los incidentes.

Pasará el proyecto a la Comisión de Hacienda. Me permito observar que él no está incluido en la convocatoria.

RESERVA DEL CABOTAJE

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Entrando a la orden del día, corresponde seguir ocupándose del proyecto de reserva del cabotaje para la marina mercante nacional.

Está en discusión el artículo 1.º, conjuntamente con el contra-proyecto que me he permitido presentar.

Puede continuar usando de la palabra el Honorable Senador por Valparaíso.

El señor RIVERA.—Tal como la manifesté en la sesión anterior, yo acepto el proyecto del Honorable Presidente del Senado, en reemplazo del inciso 1.º del artículo 1.º, por las razones que tuve oportunidad de dar. En cuanto al inciso 2.º del artículo 1.º del proyecto, que otorga al Presidente de la República la facultad de conceder a título de reciprocidad el derecho de hacer el cabotaje en las costas de la República a las naves de otras naciones suramericanas, yo insinúo que si el proyecto del Honorable Presidente no es considerado en reemplazo total del proyecto en debate, se suprima.

Yo no me siento inclinado a aceptar esta reciprocidad de que habla el artículo 1.º, sino en el caso de que sea concedida por medio de una ley en un caso determinado, y como consecuencia de una convención internacional, sobre la cual cual pronunciarse el Congreso. En ese caso, podría apreciarse la procedencia o conveniencia de otorgar esta reciprocidad; pero así en esta forma en que aparece concedida esta facultad al Presidente de la República, en términos absolutamente indefinidos, yo no la acepto.

Creo, por lo demás, que cualquier Tratado Internacional que hubiera vigente, y que contuviera la cláusula de la nación más favorecida, sería un peligro para la protección a nuestra marina mercante.

Dejo la palabra, proponiendo que se reemplace el inciso 1.º del artículo 1.º del proyecto, por el presentado por nuestro Honorable Presidente, y, si ello tuviere ambiente en el Senado, pediría la supresión lisa y llana del inciso 2.º del artículo 1.º

El señor EDWARDS. — Yo deseo que esta ley tenga pleno éxito y temo que pudiera no tenerlo si nos precipitamos procurando establecer desde luego la exclusividad del cabotaje para las naves nacionales. Especialmente si se recobra luego nuestro país de las consecuencias de la crisis comercial e industrial que lo afecta, no bastarían las naves de nuestra marina mercante para hacer eficazmente todo el comercio de la República.

Yo no puedo asegurar que sucederá lo que temo, pero puede acontecer; y en tal caso nos veríamos obligados a revocar la ley que nos proponemos dictar en estos momentos.

Ante este peligro, el de la escasez de naves, yo desearía que el cabotaje lo pudieran hacer también, hasta el año 27, las naves de compañías extranjeras que han hecho el comercio de cabotaje con itinerarios fijos en la costa occidental de Sur América. Creo que con esto no haríamos perjuicio a la Marina Mercante Nacional; por el contrario, aseguraríamos el éxito de la ley; marcharíamos despacio, pero llevaríamos un camino más seguro.

Las naves que hacen una competencia verdaderamente extraordinaria a la Marina Mercante Nacional son aquellos barcos interoceánicos ambulantes llamados trams, que llegan con un cargamento, y que en seguida transportan a vil precio la mercadería de retorno. A éstos se les prohibiría el cabotaje. En cambio, a la Compañía Inglesa, o sea, a la Pacific Steam Navigation Company, que ha servido tantos años en Chile, y a quien se le ha hecho, a mi modo de ver, una especie de promesa porque la ley actual dice que el cabotaje quedará reservado sólo desde el año 27, podría quedar en condiciones de ayudar por algún tiempo nuestro comercio de cabotaje. La disposición legal a que me referí envuelve en cierto modo una promesa que ha servido de base para que la Compañía mantenga sus barcos, sus agencias y sus edificios en Chile. Yo creo que no sería buena política de Gobierno variar la ley de esta manera.

Por eso me atrevería a hacer indicación para decir en el artículo primero que quedan también autorizadas las naves de las compañías extranjeras que hacen actualmente el comercio de cabotaje en la costa occidental de Sur América con itinerario fijo para hacer el cabotaje hasta el año 27, conforme a la ley actual.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—En discusión la indicación que formula el Honorable Senador por Ñuble.

El señor ZANARTU (don Enrique).—Yo lamento no poder votar, como habría deseado hacerlo por deferencia personal para con el Honorable Senador que deja la palabra, la indicación que ha formulado Su Señoría.

Mis Honorables colegas conocen el folleto que se ha repartido a los señores Senadores, en el cual consta que la Marina Mercante Nacional tiene naves más que suficientes para atender el comercio de cabotaje en toda la costa de Chile.

De manera que el punto de partida, la base de las observaciones del Honorable Senador no creo que sea atendible hasta el extremo de producir temores en los Honorables Senadores respecto a la eficacia de la ley que estamos discutiendo.

En cuanto a la promesa que la ley de 1917 puede importar para la compañía Inglesa de vapores, debo hacer presente, y lo recuerdo perfectamente porque cuando se discutió esa ley yo ocupaba el puesto de Ministro del Interior, que no fué esa la razón que se tuvo en vista para fijar un plazo de diez años para que entrara en vigencia la reserva del cabotaje para la Marina Mercante Nacional. El objeto que se tuvo en vista fué exclusivamente el de cerciorarse si el país contaba con las naves suficientes para hacer el comercio de cabotaje. La guerra europea, que creímos sería motivo para que disminuyera nuestra flota, al contrario junto con alejar de nuestras costas a muchas naves extranjeras, dió ocasión para que se aumentara el tonelaje de la Marina chilena, que estaba en decadencia, porque no habíamos tenido la previsión de protegerla como lo han hecho todos los países del mundo.

De manera que la ley en referencia no importa ni puede importar en manera alguna un compromiso para el país, contraído con una o varias compañías particulares, lo que significaría enajenación de soberanía en la dictación de las leyes que convienen a su desenvolvimiento.

No quiero citar cifras, pero el Senado sabe perfectamente cuántos millones de pesos salen anualmente al extranjero por concepto del pago de fletes. De manera que, a mi juicio, no debemos mantener por más tiempo la situación actual. Por estas razones no votaré la indicación del Honorable Senador por Ñuble.

En cuanto a la indicación formulada por el señor Presidente, deseo formular algunas observaciones. Si esta indicación se hubiese votado en la sesión pasada, yo le habría dado mi voto con el mayor entusiasmo, pues a primera vista me parecía que era un descubrimiento parecido al del huevo de Colón, y llegué a pensar que era extraño que no se nos hubiera ocurrido antes la idea de reemplazar todos los artículos del proyecto en debate por la breve y sencilla indicación.

Pero estudiando el punto después con más calma, me he convencido de que si aceptáramos la indicación del señor Presidente se anularían por completo los efectos del proyecto de ley que discutimos, por cuanto no habría más que cambiarle bandera a una nave para que pasara a ser nacional. Es cierto que la ley del 78 determina ¿qué debe entenderse por naves nacionales para los efectos legales?, pero también lo es que sus disposiciones son tan amplias que en realidad no habrá obstáculo alguno para que cualquiera nave extranjera se nacionalice para el efecto de hacer el comercio de cabotaje en nuestras costas, y en tal caso nos quedaremos sin Marina nacional. En efecto, los artículos 2.º y 3.º de la ley de 1878 dicen así:

"Art. 2.º Para ser dueño de buque chileno se requiere ser ciudadano natural o legal de la República.

Art. 3.º Podrá serlo también todo extranjero domiciliado en Chile, que tenga casa de comercio establecida en el país, o que ejerza en él alguna profesión o industria".

Como comprenden mis Honorables colegas, estas disposiciones no importarían traba alguna para que las naves extranjeras hicieran el comercio de cabotaje en nuestras costas. Y si a esto se agrega que los buques extranjeros pagan contribuciones insignificantes, tendremos que convenir en que las naves nacionales quedarán en condiciones doblemente desventajosas.

Quiero, finalmente, dar una breve explicación al Senado acerca de la nerviosidad que he manifestado por que se apruebe esta ley a la mayor brevedad, porque no me gusta aparecer como impaciente sin causa justificada.

Ultimamente se han anclado tres buques nacionales por la imposibilidad en que se encuentran de seguir haciendo el cabotaje en nuestras costas, dejando sin trabajo a doscientos o trescientos hombres y sin tener qué comer a mil o mil quinientas personas, y hay seis u ocho naves que se encuentran amenazadas de quedar en las mismas condiciones. Este solo hecho prueba que es de la mayor urgencia despachar la ley, tanto más cuanto que la crisis salitrera y la de otras industrias limitan los fletes, lo que obliga, aún más, a reservarlos a la Marina nacional.

El señor YAÑEZ.— No me ha sido posible concurrir a las sesiones del Senado en que se ha discutido este proyecto, no obstante el vivísimo interés que tenía en tomar parte en el debate, y quiero aprovechar estos últimos momentos de discusión para decir unas cuantas palabras.

La idea de reservar el derecho de cabotaje a la Marina Mercante Nacional está ya establecida entre nosotros. La estableció la ley de 1917 en la misma forma que la contempla el proyecto en debate, sin más diferencia que la de dar un plazo de diez años para que entrara en vigencia. Para fijar ese plazo se tuvo presente entonces la situación que había creado en el mundo la guerra europea y el peligro, más o menos cierto en aquella época, de que la subsistencia del estado de guerra, y aún su conclusión, podrían traer un encarecimiento enorme de los fletes por escasez del material a flote. Se dijo entonces que la destrucción de las naves era considerable— yo mismo traje aquí algunos datos en ese sentido— y se creyó que si se prolongaba más tiempo el estado de guerra, habría una escasez de naves muy grande, y que la Marina Mercante chilena no podría contar con elementos suficientes para hacer el comercio de cabotaje. De ahí vino la prórroga de 10 años para el plazo de vigencia fijado primitivamente a la ley.

Pero, en la práctica ha sucedido lo contrario: hoy tenemos un material a flote en el mundo, superior al que existía antes de la guerra, las naciones que perdieron naves han recuperado rápidamente sus pérdidas, y aún han aumen-

tado su tonelaje en servicio. Esto tiene que traer, una vez que se reconstruya la situación económica del mundo, una rebaja en los fletes de gran consideración y está impulsando ya a todas las naciones que son ricas en capital y en producción a incrementar su comercio con Sud-América, que es un campo fácil para restañar las heridas de la guerra. De ahí nace la necesidad, a mi juicio, de que las naciones suramericanas tomen todas las medidas necesarias para fortalecer su vida marítima. Si no tenemos Marina Mercante Nacional, no sólo pagaremos un fuerte tributo por esta mercadería que se llama flete, sino que también tendremos que sufrir la penetración comercial y la competencia con las mercaderías extranjeras, que irán abatiendo nuestras industrias y disminuyendo el poder productor de la Nación. Por eso creo que a la Marina Mercante Nacional está vinculado un alto interés público, que se relaciona no sólo con el beneficio que obtendrán nuestros navieros, sino también con la facilidad de transporte en nuestras costas con la nacionalización del comercio y con el progreso general del país.

La única duda que se ha suscitado en este último tiempo, es la de si se puede adelantar el plazo que señala la ley del año 1917, y se ha planteado esta cuestión en dos términos: por un lado, una consideración nacida, como decía el Honorable Senador por Ñuble, de cierta promesa implícita que importa la ley del año 17, algo que llamó el Honorable Senador por Atacama, si no me equivoco, la fe pública del país, ligada a la subsistencia de un plazo a cuyo amparo se habrían desarrollado los intereses particulares.

Yo no le atribuyo grande importancia a esto, porque no creo que las compañías extranjeras radicadas en el país, vayan a sufrir una pérdida sensible por el hecho de reservarse el cabotaje para la Marina Nacional. Estas compañías no fundan su negocio sobre la base del comercio marítimo en nuestras costas, que no podría ser una buena base para sus intereses; fundan su negocio en el comercio marítimo internacional, que está entregado a ellas casi exclusivamente, ya que la Marina Mercante chilena no tiene sino una sola nave dedicada a este comercio.

El comercio marítimo internacional representa muchos millones de pesos. No recuerdo por el momento la cifra precisa, pero tengo la idea de haber expresado alguna vez que antes de la guerra europea alcanzaba un valor de trescientos millones de pesos el comercio de importación y otro tanto el de exportación. Todo este comercio se encuentra hoy en manos de las compañías extranjeras, que tienen en él una amplia base de desarrollo para sus negocios.

Además, como acaba de manifestarlo el Honorable Senador por Concepción, ningún país puede abdicar de sus facultades legislativas si los intereses nacionales le imponen la necesidad de dictar una ley en cualquier sentido. Esto es inherente al ejercicio de la soberanía, y nadie puede pretender que haya desmedro para sus intereses porque haga un cambio en la legislación de un país, sobre todo cuando no hacemos

sino ajustarnos a una tendencia general en todos los países.

El punto más importante en esta materia es, a mi juicio, el relativo a si la Marina Mercante matriculada en nuestros registros es suficiente para hacer el comercio de cabotaje en condiciones de no encarecer en forma considerable los fletes marítimos por escasez de elementos de transporte. No tengo datos suficientes sobre el particular, pero he leído la lista de naves nacionales que aparece en el folleto que se ha repartido a los señores Senadores, y en ella figura un número considerable de buques nacionales. No sé si esas naves están en buen pie y si tengan capacidad suficiente para hacer por sí solas el comercio de cabotaje, pero entiendo que bastan para el efecto. Sobre este punto mi impresión es favorable, aunque, repito, no puedo precisar los hechos con exactitud. Además, creo que esa lista está autorizada por la Superioridad Naval, lo que constituye un antecedente para considerarla como exacta.

Pero, en todo caso, hay dos circunstancias que permitirán que esta ley pueda aplicarse, sin entorpecimientos: es la primera la relativa al interés que tendrán que despertar en los navieros chilenos para desarrollar la Marina Mercante Nacional al amparo de ella; y la segunda es la relativa a que las tarifas de fletes marítimos no podrán ser fijadas sin la aprobación del Presidente de la República. De manera que hay una cierta fiscalización para que no pueda suceder que, al amparo de una falta o escasez de competencia, se eleven las tarifas de los fletes en condiciones de oprimir al comercio o de crear un monopolio.

Habría sido preferible, tal vez, en lugar de establecer esta reserva del cabotaje, dar primas a la Marina Mercante nacional, con el objeto de aumentar sus naves. Tal vez habría sido preferible tomar esta medida; pero, entre nosotros todo lo que se relaciona con primas encuentra dificultades de aplicación muy serias, y en la práctica no produce resultados.

El señor CONCHA SUBERCASEAUX.—Porque no se pagan.

El señor YAÑEZ.—Porque no se pagan o porque se pagan tardíamente, y a veces indebidamente. El sistema de primas es, a mi juicio, el mejor, porque es el Erario Público el que viene a contribuir al desarrollo de la Marina Mercante, sin gravamen directo para el comercio, sin alzar el valor de las mercaderías, pero reconozco que no corresponde en la práctica el resultado que se persigue.

Ante estas dificultades prácticas parece que lo mejor es la reserva del cabotaje.

La competencia de las naves extranjeras a que se ha referido el Honorable Senador por Nuble, tiene dos aspectos. Estas naves ambulantes que llegan por una operación de comercio ocasional a nuestras costas para el efecto, por ejemplo, de traer un cargamento de carbón de Australia y llevar salitre, realizan una operación aislada.

Estas naves llegan a Valparaíso, desembarcan el carbón, y en seguida, por razones de navegabilidad, toman carga como lastre, para llevarla al punto de embarque. Naturalmente, les conviene llevar la carga en las condiciones más baratas posibles; y entonces el comercio de fletes del país se encuentra violentamente perturbado por una causa ocasional, pues las naves radicadas en el país no pueden competir con esos fletes bajos. Es una especie de pirata o corsario que absorbe el comercio nacional, que perturba los negocios y que quita a todos los enormes capitales invertidos en naves su base de estabilidad.

Este comercio ocasional de cabotaje debería ser prohibido desde el día en que se promulgase la ley, porque él importa una competencia desleal. Digo desleal en el concepto que esta palabra ha de tener en el lenguaje económico, pues es una competencia que se hace en condiciones diversas de la competencia regular que tienen todos los negocios.

De manera que yo haría indicación, si es que cuenta con la aprobación de algunos de mis Honorables colegas, porque no quisiera perturbar el despacho de la ley, para que este comercio accidental de cabotaje en nuestras costas fuera prohibido desde la promulgación de la ley.

En cambio, la competencia que hacen las compañías extranjeras radicadas en el país, que tienen su asiento o agencia entre nosotros, que tienen un itinerario fijo y que hacen un comercio regular es una competencia leal con la cual cuentan las compañías chilenas de navegación para los efectos del desarrollo de su comercio. Yo creo que estas compañías deben ser consideradas en condiciones de equidad, en una situación distinta de las naves que hacen un comercio accidental en nuestras costas.

Para estas naves yo votaría con gusto el plazo de un año que fija el contraproyecto presentado por el señor Presidente, pero creo también que no debemos alterar el concepto de la reciprocidad. Este concepto de la reciprocidad entregado al Presidente de la República está establecido en la ley de 1917 y me parece que no es necesario repetirlo en el caso actual, porque esa ley no se altera en nada en ese sentido.

Nosotros necesitamos extender nuestro cabotaje a toda la costa del Pacífico y naturalmente no podemos exigir de las naciones de esta parte del Continente, que nos den el derecho de comerciar en sus costas, en sus puertos, si nosotros no les damos igual facilidad en los nuestros.

De la misma manera, en Punta Arenas, por ejemplo, es indispensable establecer ese comercio hacia las costas del Atlántico, hacia la República Argentina, que tiene establecido el derecho exclusivo del cabotaje en sus costas con cargo de reciprocidad para las naciones que han establecido también la reserva del cabotaje. Esa reciprocidad no se ha dado nunca a Chile, porque

entre nosotros no existe la reserva del cabotaje, pues se ha considerado que tratándose de una nación como la nuestra, que ha declarado libre el cabotaje, no cabe la reciprocidad. De manera que la única forma que tenemos para que la República Argentina nos dé la reciprocidad es establecer la reserva del cabotaje para la Marina Mercante nacional. No es posible extenderla a otros países, porque las condiciones son muy desiguales.

Otro punto de los que se han tratado es el relativo a qué se entiende por nave chilena. En el contraproyecto del señor Presidente se eliminan las disposiciones del proyecto de la Cámara de Diputados manteniendo las de la ley del 78.

En conformidad a la ley del año 78, si no estoy olvidado, se considera nave chilena a la que está inscrita en los registros nacionales, sea que pertenezca a chileno, residente en Chile o a extranjero que tenga comercio establecido en nuestro país. Esta ley consideró como base para la matrícula de la nave la residencia de sus propietarios, porque creo que el chileno mismo radicado en el extranjero no tiene derecho a matricular una nave como nacional: fué la residencia o mejor el domicilio comercial en el país lo que sirvió de base a la ley del 78 para el efecto de matricular una nave como nacional. Y no encuentro motivo para alterar esta base.

El Honorable Senador por Concepción ha observado que si se aceptase el contraproyecto del señor Presidente, sucedería que naves extranjeras se inscribirían como chilenas, a fin de continuar haciendo el comercio de cabotaje, y en tal caso se frustrarían los efectos de la ley. No es probable que las compañías Inglesa, Americana o Alemana vayan a cambiar su nacionalidad: podrán hacer lo que se hace en todas partes, es decir, formar una sociedad chilena con algunas de sus naves para seguir haciendo el comercio de cabotaje. Esto es prácticamente inevitable, y no importa perjuicio para nosotros, ya que significa la radicación de capital extranjero en el país, lo que es de interés económico, y, aumenta el número de naves para el comercio en nuestras costas, redundando en beneficio del comercio, pues se produce una baja en el valor de los fletes marítimos.

Se establece, es cierto, una competencia en el negocio de los fletes, pero es una competencia con la que se puede luchar. Los chilenos no debemos colocarnos en situación de exclusividad agresiva, como si fuéramos incapaces de luchar con otras razas en igualdad de condiciones. Creo que el empuje, el esfuerzo, la iniciativa de nuestra raza sólo necesita que no se la coloque en condiciones de ser abatida por elementos más poderosos que puedan luchar con ventajas de que ella no puede disponer.

Necesitamos, es cierto, defender nuestro comercio, nuestras industrias y nuestros capitales de esta especie de penetración económica de las grandes naciones ricas en capitales y productos.

Este es un plan de política económica, que hoy todas las naciones ponen en ejercicio; pero no debemos ir a un exclusivismo absoluto, estableciendo que dentro del país sólo pueden comerciar los chilenos.

Por esto, sin ánimo de prolongar este debate, que da lugar a muchas observaciones, me inclino a favor del contraproyecto presentado por el Sr. Presidente del Senado. Creo que ese proyecto basta para el efecto que nos proponemos, que es sencillamente adelantar la fecha en que deba comenzar a regir la reserva del cabotaje para la Marina Mercante nacional. Yo acepto el proyecto por que él no altera estos dos puntos que, a mi juicio, están bien establecidos: el derecho de reciprocidad que puede ser acordado a compañías que hagan el cabotaje en el continente suramericano, y las condiciones especiales de nacionalidad de la nave. Y sólo insinúo, en la esperanza de que tenga acogida en el Honorable Senado, la idea de establecer inmediatamente la reserva del cabotaje respecto de las naves extranjeras que no tengan itinerario fijo ni agencias radicadas en el país. Organizar y proteger el comercio regular es un beneficio para todos los intereses radicados entre nosotros.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).— Creo necesario ocupar por algunos instantes la atención del Honorable Senado para hacer valer algunas consideraciones que creo deben ser tomadas en cuenta, con motivo del contraproyecto que he tenido el honor de presentar.

No pretendo haber descubierto "el huevo de Colón", sino que, deseando coadyuvar al propósito de los que quieren que este proyecto sea ley cuanto antes, he creído que debían eliminarse del proyecto en debate algunos puntos que, evidentemente, tenían que dar lugar a debate. Hoy veo ya—y me congratulo de ello— que se puede decir se ha producido acuerdo en orden a la navegación a Punta Arenas y a las disposiciones especiales que el proyecto de la Cámara de Diputados contiene a este respecto, que suscitaban arduos problemas de legislación y ponían en peligro principios sobre los cuales yo, por mi parte, no podía hacer transacción.

Los artículos 4.º y siguientes de la ley aprobada por la Cámara de Diputados colocaban a Punta Arenas en la misma condición del resto del país, alterando una de las bases cardinales del proyecto que fué ley en 1917, y que fué sometido a un estudio detenido por muchos años, por muchas comisiones y por último a un detenidísimo estudio de todo el sistema por una Comisión Especial del Honorable Senado.

Punta Arenas ha sido declarado en la ley de 1917 fuera de lo que se llama el comercio de cabotaje. Esa disposición, en realidad, se derogaba implícitamente en este proyecto. La ley de 1917 establece la contribución que se llama derecho de tonelaje que grava a toda nave chilena o extranjera que haga el comercio de cabotaje, o sea que transporte carga o pasaje-

res entre los puertos de la República. Y el inciso final de este artículo—que es el primero de la ley—dice que no se considerará como cabotaje el transporte de carga y pasajeros que se verifique entre Punta Arenas y los demás puertos de la República.

De modo que por esta disposición del artículo 1.º de la ley de 1917 está expresamente establecido que el comercio de transporte y carga de pasajeros entre Punta Arenas y cualquier puerto de la República no es cabotaje para los efectos de la contribución y demás de esta ley. Así que cuando esta ley dice en su artículo 5.º que desde la fecha en que el comercio de cabotaje quede reservado a la Marina Mercante Nacional las tarifas de fletes deberán ser aprobadas por el Presidente de la República, y en el artículo 6.º que diez años después de la promulgación de la ley el transporte de carga entre los puertos de la República quedará reservado exclusivamente a las naves nacionales, deja, naturalmente, a salvo la disposición del inciso final del artículo 1.º que establece que no se considera como cabotaje el transporte de carga y pasajeros entre Punta Arenas y los demás puertos de la República.

Sin embargo, el contra-proyecto que he tenido el honor de presentar, que se limita a modificar el inciso 1.º del artículo 6.º y que sustituye todo el resto del proyecto de ley que se discute, no ha sido comprendido en este alcance, y se ha creído por algunos que al modificarse la redacción del inciso 1.º del artículo 6.º, diciendo que "desde el 1.º de Enero de 1923 el transporte de carga y pasajeros entre los puertos de la República quedará reservado exclusivamente a las naves nacionales", bien pudiera entenderse que comprendía a Punta Arenas. Y, como éste no es mi pensamiento, creo indispensable que se establezca de manera clara, en la ley que al hablar de reserva del cabotaje a la Marina Mercante Nacional, desde el 1.º de Enero de 1923, no se excluye la idea del artículo 1.º de la ley de 1917 que no comprende a Punta Arenas entre los puertos entre los cuales se hace el comercio de cabotaje.

Esto es indispensable, porque, de otra manera, el resultado práctico sería un daño gravísimo que se haría a Punta Arenas en lo que se relaciona con las comunicaciones generales de la República, y Punta Arenas quedaría entregado exclusivamente al comercio internacional, principalmente al comercio con la República Argentina.

La comunicación marítima que Punta Arenas tiene con el resto del país, hoy día está limitada a los vapores de la carrera que atraviesan por el Estrecho, a los vapores sueltos de que ya se ha hablado, y a los vapores de una Compañía nacional que son simplemente de carga, es decir, no tienen camarotes para el transporte de pasajeros, quedando muy lejos de satisfacerse las necesidades de comunicación. Entonces es indispensable mantener todavía, durante algunos años más, la libertad de comu-

nicación de Punta Arenas con el resto de la República por cualesquiera naves que atraviesen el Estrecho.

Si el contra-proyecto que he tenido el honor de presentar diera lugar en esta parte a equívocos, lo completaría expresando en él con claridad, que no se comprende a Punta Arenas en esta disposición. Esto por lo que respecta a la duda que se ha suscitado sobre el alcance del proyecto propuesto por mí en lo relativo a si se comprende o no a Punta Arenas.

Yo he creído conveniente presentar un proyecto de fácil despacho que consulte la idea cardinal en que me parece estamos todos de acuerdo.

Está ya establecido en una ley que el comercio de cabotaje de nuestras costas debe ser reservado a la Marina Mercante Nacional; toda la cuestión estriba única y exclusivamente en si se adelantan o no, los seis años que faltan, para que se dé en este punto aplicación a la ley de 1917, habiendo transcurrido ya cuatro años.

Yo estoy de acuerdo en adelantar la vigencia de dicha ley y por eso fijé la fecha que me pareció más conveniente; la diferencia que existe entre el proyecto de la Cámara de Diputados y el contra-proyecto que he presentado, es simplemente de seis meses.

De modo que creo no habría inconveniente para sustituir el inciso primero del artículo 6.º de la ley de 1917 por el contra-proyecto mío, modificando el plazo de diez años que se fijaba después de la promulgación de aquella ley, por la fecha del 1.º de Enero de 1923.

No he comprendido en mi contra-proyecto el inciso segundo del artículo 6.º; lo comprendo el artículo 1.º del proyecto de la otra Cámara. El inciso segundo del artículo 1.º del proyecto es reproducción exacta del inciso segundo del artículo 6.º de la ley. No necesitaba la Cámara de Diputados repetir una disposición que ya figura en una ley. Lo ha hecho, sin duda, para que se tenga a la vista la totalidad del artículo 6.º de la ley vigente, cuya segunda parte tiende, como decía hace un momento el Honorable Senador por Valdivia, a asegurar el cabotaje, principalmente suramericano, a la Marina Mercante Nacional por medio de la reciprocidad con otras naciones. La República Argentina tiene reservado el comercio de cabotaje de sus costas desde hace muchos años para los buques de su nacionalidad, pero el Presidente de la República está autorizado para permitir dicho tráfico a naves de otra nacionalidad por vía de reciprocidad—y naturalmente habrían tenido cabida allí las naves chilenas, si no fuera que Chile, por su parte, no tenía reservado el cabotaje para sus propias naves. En adelante la República Argentina podrá celebrar un Tratado de reciprocidad en el comercio de cabotaje con nuestro país, especialmente entre Punta Arenas y Buenos Aires, que son precisamente los puertos que hoy día están estrechamente ligados por un gran servicio de navegación.

La reciprocidad establecida y consagrada por el inciso 2.º del artículo 6.º de la ley fué indicada por la comisión que estudió el proyecto en 1916 después de detenida consideración de este punto, y después de tomar en cuenta también la dificultad a que ha aludido el señor senador por Valdivia en la sesión anterior, esto es, la relativa a la cláusula de nación más favorecida que figuraba en diversos tratados internacionales celebrados por Chile. Hoy día esa cláusula no existe, porque todos los tratados en que se había establecido están desahuciados; y aún cuando así no fuera, limitada la reciprocidad a las naciones americanas, no habrían podido las naciones europeas colocarse en igualdad de condiciones a las primeras.

Por mi parte, creo que no habría conveniencia en suprimir esta facultad de conceder autorización para permitir el comercio de cabotaje a naves de otras naciones que lo permitan por reciprocidad a naves chilenas, pues, como he dicho, siempre habrá comercio entre Punta Arenas y Buenos Aires, y conviene que se haga en buques chilenos; además el comercio podría prolongarse desde Punta Arenas hasta otros puertos argentinos o brasileños. Por lo tanto, hay utilidad en mantener dicha disposición y, por otra parte, puede decirse que en esto hay acuerdo entre las dos ramas del Congreso, puesto que en el proyecto de la otra Cámara se ha repetido esta disposición.

Eliminados los artículos 4, 5 y 6, pues creo que no hay ya discrepancia de opiniones en cuanto al comercio con Punta Arenas, y lo referente a las facultades, a mi juicio extraordinarias, que se conceden al Presidente de la República al darle una intromisión exagerada, en negocios particulares, lo que no es de la incumbencia de este magistrado, quedan reducidas todas las dificultades a la cuestión que contempla el artículo 3.º de la ley, porque el artículo 2.º del proyecto de la Cámara de Diputados no es sino la reproducción del artículo 5.º de la ley del año 1917. Este artículo estableció que el comercio de cabotaje queda reservado a la marina mercante nacional y que las tarifas de los fletes que rijan en este comercio no podrán ser fijadas ni aumentadas sin autorización del Presidente de la República.

El artículo 2.º del proyecto de la Cámara repite, pues, esta parte del artículo 5.º de la ley de 1917, agregándole sin necesidad, a mi juicio, la palabra **pasajes**. Dice el artículo 2.º a que me refiero: "Desde la fecha en que el comercio de cabotaje quede reservado a la Marina Mercante Nacional, las tarifas máximas de carga y pasajes que rijan en este comercio serán fijadas anualmente con aprobación del Presidente de la República, comprendiendo las de lanchaje y muellaje".

En materias de pasajes, o sea transporte de pasajeros, hay gran competencia entre las naves. El transporte de carga es el que interesa abara-

tar y es en esta parte en la que la ley del año 1917 estableció que las tarifas de los fletes que rijan en el comercio no podrán ser fijadas ni aumentadas sin autorización del Presidente de la República. No veo la razón para modificar estas disposiciones y hacer extensivo lo que la ley establece a los pasajes.

La verdadera cuestión que queda es la que ha tocado el Honorable Senador por Concepción; y, precisamente, son las observaciones de Su Señoría las que me han movido a formular las que he hecho y a participar en este debate, en el cual no hubiera deseado intervenir. Yo creo que hay en este punto una cuestión de principios y que no es posible desentenderse de ella.

Me felicito estar de acuerdo con el Honorable Senador de Valdivia en la apreciación de este asunto. Su Señoría recuerda seguramente la discusión amplia y detenida que se produjo en el seno de la Comisión especialmente nombrada para estudiar el fomento de la Marina Mercante Nacional. En esa Comisión, que honró con su presencia el ex-Presidente de la República señor Montt, y a la cual asistió un representante de la Liga Marítima, estuvimos en perfecto acuerdo respecto a no innovar en materia de la nacionalización de las naves.

Los principios establecidos en la ley de navegación de 1878, parecen a mi juicio encaminados a fomentar la Marina Mercante Nacional en condiciones de dotar a la República de una flota que en caso de peligro pueda serle de utilidad.

Esta ley, en cuya redacción tuvo parte muy principal el Honorable Senador por Atacama, ha consignado las bases de la legislación en materia de navegación entre nosotros y ha fijado los puntos cardinales de lo que debe entenderse por nave nacional.

El título I de la ley del 78 está dedicado a la nacionalización de las naves y conviene recordar sus disposiciones generales para que se vea que al pedir en el contraproyecto que he presentado que no se innovara en este punto, no se hace un ataque a la reserva del cabotaje a favor de la Marina Mercante Nacional.

El artículo 1.º de esa ley dice lo que sigue: "Es buque chileno, el que matriculado en la Marina Mercante Nacional, navegue sujetándose a las prescripciones de la presente ley".

De manera que es necesario matricular la nave. Ahora bien, para ser dueño de nave y poder matricularla se necesita, según el artículo 2.º, lo que sigue: "Para ser dueño de buque chileno se requiere ser ciudadano natural o legal de la República".

El artículo 3.º, agrega: "Podrá serlo también todo extranjero domiciliado en Chile, que tenga casa de comercio establecida en el país, o que ejerza en él alguna profesión o industria".

Es decir, se exige la residencia permanente, que da la garantía de que el día de mañana no se va a cambiar la bandera del buque por

un capricho o por cualquiera circunstancia; se trata del extranjero domiciliado en Chile, que tiene aquí su hogar y cuyos hijos, probablemente, son chilenos.

El artículo 4.º dispone: "Ningún chileno vecindado fuera del territorio de la República podrá ser dueño de todo o parte de un buque chileno sino en los casos siguientes:

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

2.º Si presta caución por la mitad del valor de la nave a satisfacción de la Comandancia General de Marina.

3.º Si es Cónsul o vice-Cónsul de la República".

La ley ha llevado su estrictez hasta el extremo de que no basta que sea chileno, sino que es necesario que tenga residencia en el país y para el caso de haber cambiado de residencia exige ciertas condiciones que manifiesten que hay interés por conservar la nacionalidad del buque. En este caso es necesario responder, a lo menos, por la mitad del valor de la nave.

Todavía la ley, llevando hasta los últimos límites la estrictez en esta materia, respecto de los chilenos, dijo, en el artículo 5.º:

"El chileno que hubiere perdido el derecho de ciudadanía por las causas expresadas en la Constitución, no podrá ser dueño del todo o parte de un buque chileno si no obtiene su rehabilitación."

Entra en seguida la ley a fijar las condiciones de la tripulación del buque, dice:

"La tripulación de todo buque nacional deberá componerse, por lo menos, de una tercera parte de ciudadanos chilenos.

"Ningún individuo perteneciente a una nación que se/halle en guerra con la República, podrá formar parte de la tripulación de un buque chileno, bajo la pena de una multa de cien a mil pesos, que pagará el naviero."

Y el artículo 7.º, agrega que "el Presidente de la República, con acuerdo del Consejo de Estado, puede declarar en el caso de un armamento extraordinario de buques de guerra u otros análogos, que la proporción de tripulantes chilenos en los buques nacionales, sea menor que la establecida por esta ley; y mientras esté en vigor esta declaración, que se dará por tiempo limitado, se considerarán debidamente tripulados los buques que naveguen con arreglo a ella."

Tenemos así, como condiciones para la nacionalidad de la nave: la matrícula como nave chilena en el Libro de Matrícula de la Marina Mercante; que el propietario de la nave sea chileno residente en Chile y, si reside en el extranjero, que tenga en el país capital suficiente para responder de que su deseo es el fomento de la misma marina; que sea extranjero domiciliado en Chile o con casa establecida en el país, en condiciones que den la seguridad de que no es

simplemente el uso, hasta cierto punto aleatorio, ocasional, de la bandera, el que se persigue, sino el propósito de aumentar la flota mercante nacional; y, finalmente, que la tripulación del buque sea en su tercera parte de chilenos.

Ahora bien, la Cámara de Diputados ha dicho en el artículo 3.º de su proyecto, que "para los efectos de la presente ley se reputará chilena la nave cuyo propietario sea chileno y residente en Chile; que esté mandada por capitanes y oficialidad chilena; y cuya tripulación, a lo menos en sus tres cuartas partes, sea chilena".

Hay aquí una diferencia entre esta ley y la del año 1878, y es que en esta ley se exige que a nave sea mandada por capitanes chilenos y que toda la oficialidad sea compuesta de chilenos y en que aumenta la proporción de la tripulación chilena a las tres cuartas partes de su total. Además, exige que si el propietario de la nave fuera de una sociedad chilena, las tres cuartas partes del capital de la sociedad deben pertenecer a chilenos, y estableciendo una prohibición que no existe en ninguna otra de las disposiciones de nuestra legislación, excluye de la propiedad de las naves a los extranjeros domiciliados en Chile. De manera que éstos que, según nuestro Código fundamental, tienen igualdad de derecho con los chilenos y pueden adquirir propiedad raíz en el territorio, no van a poder adquirir una nave.

Yo digo que en Chile, en el siglo XX, después de todos los progresos que la República ha hecho en materia de legislación, no es posible que retrocedamos al estilo chino y que establezcamos un principio que condena la civilización. ¿Vamos nosotros a excluir del derecho de ser propietarios de nave a los extranjeros domiciliados en Chile, que tienen sus negocios radicados entre nosotros, que en este suelo han formado su hogar, que tal vez tienen hijos chilenos, en razón de que ellos no son chilenos?

Pues, a esto se llegaría con la aprobación del artículo 3.º del proyecto de la Cámara de Diputados. Este artículo deroga en absoluto el artículo 3.º de la ley de 1878, según el cual podrá serlo también (dueño de la nave) todo extranjero domiciliado en Chile, que tenga casa de comercio establecida en el país, o que ejerza en él alguna profesión o industria". Porque la responsabilidad permanente es garantía de que el extranjero, al poner su nombre, al adquirir un buque e incorporarlo a la Marina Mercante Nacional, quiere contribuir al progreso del país en que se ha radicado y al amparo de cuyas leyes ha vivido.

Pues bien, la ley del año 1917 resolvió este punto en los términos que me voy a permitir recordar al Honorable Senado. Dice el artículo 7.º de la ley de 1917: "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 (3 de Julio) 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 con-

templado en el artículo 7.º de la indicada ley, la tripulación de todo buque nacional dedicado al comercio de cabotaje, deberá componerse, por lo menos, de la mitad de ciudadanos chilenos, y desde que dicho comercio se reserve exclusivamente a las naves nacionales, el capitán o el primer piloto deberán igualmente ser chilenos."

La Cámara de Diputados consultó en su proyecto la idea de que la tripulación de los buques que se dedican al comercio de cabotaje en nuestras costas deberá componerse, por lo menos, de las tres cuartas partes de ciudadanos chilenos; y, además, que los capitanes y oficialidad de las naves deberán ser igualmente chilenos.

¿Por qué se ha innovado con esta disposición? ¿Para qué se va más lejos? ¿Qué ha sucedido en la práctica? Por las informaciones que he recibido, las disposiciones de la ley es de 1878 y de 1917, no han sido un obstáculo para que casi la totalidad de la tripulación de las naves de nuestra Marina Mercante esté compuesta de chilenos y que el capitán y los pilotos sean también nacionales. Pero los legisladores del año 1917 se colocaron en la situación de que pudiera, por cualquier inconveniente, faltar tripulación nacional. Si la Marina Mercante se desarrolla, ¿vamos a contar con el personal suficiente para poder tener la totalidad de la tripulación, por lo menos las tres cuartas partes, de chilenos y también los capitanes y oficialidad de las naves?

Yo creo que no debemos ser tan exclusivista ni inspirarnos, para fomentar la industria naviera en el país, en la exclusión de los extranjeros, porque debemos mucho a éstos en todos los órdenes de la actividad nacional, pues ellos han contribuido de una manera eficaz y constante al progreso de la República.

Así, por ejemplo, en la instrucción hemos tenido a un extranjero dignísimo, el más aventado tal vez, el ilustre Bello, que era natural de Caracas, aunque se naturalizó chileno por cariño a este país. Tenemos, en seguida, a Domeyko, que durante muchos años desempeñó con brillo el puesto de Rector de la Universidad y que contribuyó enormemente al progreso de la metalurgia en Chile, de nacionalidad polaca. El Director de nuestro Museo, señor Phillippi, era alemán. ¿Por qué en materia de protección a la Marina Mercante Nacional hemos de rechazar a los elementos extranjeros?

Yo comprendo el propósito que tuvo en vista la comisión que redactó el proyecto que se convirtió en la ley del año 1917, el de contar en momentos de peligro internacional con un personal eficiente a quien confiar los buques armados en guerra, por consiguiente, la suerte del país en el mar.

En obediencia a esta idea la Comisión redactó la disposición legal, de manera que sea posible exigir que los buques mercantes puedan ser armados como cruceros rápidos.

Creo que no hay razón alguna para modificar el artículo 7.º de la ley vigente, porque hoy día la mayoría de las naves cumplen con exce-

so las obligaciones que allí se imponen, en orden al porcentaje chileno que debe haber en las tripulaciones. ¿Qué utilidad práctica habrá, entonces, en entrar a una discusión árdua sobre nacionalidad de las naves, tripulaciones y oficialidad, y engolfarnos en una discusión en que sería preciso considerar nuevamente los puntos cardinales de nuestro derecho positivo? La igualdad de derechos que establece nuestra legislación ha sido uno de los grandes elementos que la República ha tenido en su apoyo para atraer la cooperación de los nacionales de otros países, que han venido a formar su hogar a Chile y a prestarnos el concurso de su sabiduría o de su esfuerzo.

A mi juicio, no debemos retroceder en esta materia, máxime cuando la humanidad tiende precisamente a uniformar las legislaciones de todos los países. Si un extranjero puede adquirir la plenitud de la propiedad raíz, no veo por qué no podría adquirir la nave, y aún formar una flota que lleve la bandera de Chile a Europa y Estados Unidos.

Se ha hablado de que en la actualidad hay muchos buques amarrados en los puertos, con lo cual se quiere indicar que es indispensable acelerar la reserva del cabotaje a las naves nacionales para asegurarles carga. A este respecto cabe observar que hace apenas seis meses los buques nacionales tenían tanta carga que llegaba a ser peligrosa la navegación en algunos de esos barcos, pues era admirable cómo podían mantenerse a flote, dada la cantidad de carga que trasportaban.

Lo que hoy ocurre es que están paralizadas casi en absoluto nuestras industrias, empezando por la principal de ellas, la industria salitrera. Si las salitreras estuvieran en actividad, no habría ningún buque amarrado en sus boyas, todos estarían flotando.

Pero la perturbación de la industria del salitre ha repercutido en todas las demás industrias, especialmente en la agrícola que se ha afectado más hondamente. Los negocios del centro del país, como por ejemplo, el del pasto aprensado, que tenía salida considerable para las faenas salitreras, hoy no prosperan. El pasto ni siquiera se siega, sino para las necesidades regionales durante la estación del invierno. Se prefiere dejarlo para talajes.

Entre tanto si la industria salitrera estuviera en actividad la agricultura habría continuado en plena actividad y desarrollo.

Y esto que pasa con la industria agrícola, sucede en todos los órdenes de la actividad humana: las industrias están paralizadas por la paralización de las faenas salitreras y esto ocasiona la disminución del comercio, con la consiguiente pérdida de millones de libras en letras en nuestro mercado.

No se eche, pues, la culpa de la falta de carga para las naves nacionales a los buques extranjeros, para pretender que se reserve inmediatamente el cabotaje a la bandera nacional.

Por eso yo daba como razón para prorrogar

por un año más los seis meses que establece el proyecto, porque creo que un tiempo tan corto no va a tener influencia práctica, y además de eso es conveniente poner una fecha fija.

Por otra parte, hay que considerar el inciso 2.º del artículo 3.º, que se refiere a las sociedades y que había olvidado tomar en cuenta.

Se dice en ese inciso, que si el propietario de la nave fuera una sociedad, se entenderá chilena, siempre que las tres cuartas partes del capital social pertenezca a chilenos.

La ley del 78 dijo, que para ser dueño de un buque chileno se requiere ciudadanía legal o natural, lo que naturalmente comprende a las sociedades anónimas, a las personas jurídicas, es decir, a los seres ficticios del derecho.

El inciso 1.º del artículo 3.º del proyecto de la Cámara de Diputados dice: "Para los efectos de la presente ley se refutará chilena la nave cuyo propietario sea chileno y residente en Chile; que esté mandada por capitanes y oficialidad chilenos y cuya tripulación, a lo menos en sus tres cuartas partes, sea chilena".

Por lo tanto, el inciso comprende sólo a las personas naturales. Si el propietario de la nave fuera una sociedad, es decir, una persona legal, se entenderá chilena, siempre que las tres cuartas partes del capital social pertenezca a chilenos. Esto se ha hecho para conservar la nacionalidad de estas sociedades.

Cuando se trató del arrendamiento de las tierras magallánicas, que al principio se pensó enajenarlas y que después se estimó que sería mejor mantenerlas en el dominio del Estado y arrendarlas, se estableció como condición precisa para el arrendamiento que el ochenta por ciento de las acciones de las sociedades que se interesaran fueran de chilenos.

Yo no conozco la situación actual, pero tengo la impresión de que estas sociedades han estado muchas veces en manos de extranjeros.

¿Qué propósito se ha perseguido al establecer la nacionalidad de las sociedades? Naturalmente el interés está en que la sociedad esté radicada en el país. ¿Pero esta condición quedaría salvada con el hecho de que el capital social pertenezca por lo menos en sus tres cuartas partes a chilenos? ¿Y si éstos residen en el extranjero y los dividendos salen del país?

Esto daría un resultado contrario, puesto que una sociedad formada de chilenos con residencia fuera del país podría ser propietaria de una flota chilena. Resultaría entonces que sería la inversa de la disposición restrictiva de la ley del 79, que considero más conveniente y más equitativa.

Se dice que las sociedades cuyas acciones no estén en sus tres cuartas partes en manos de chilenos podrían cambiar la bandera de sus buques. Ya ha contestado a esto el Honorable Senador por Valdivia, diciendo que eso es inconcebible.

¿No sería conveniente para el país, si el día de mañana la Compañía Inglesa de Vapores, for-

mada por extranjeros residentes en Chile, acordara invertir capitales en formar una flota mercante con bandera de Chile?

Si estos extranjeros con casa de comercio en el país o que ejercen una profesión o industria acordaran traer capitales al país, lejos de perder, ganaríamos. Esta sociedad sería chilena estando organizada con arreglo a las leyes del país.

Para lo que es considerar nacional a una sociedad dueña de naves chilenas, están las disposiciones que hacen que esa sociedad se incorpore a la existencia legal como entidad capaz de derechos en Chile, con arreglo a las leyes chilenas. Y la nacionalidad chilena no quitaría que el Presidente de la República se encargara de hacer que el capital estuviera representado debidamente, esto es, representado por los buques, por el capital de explotación, y esa sociedad estaría en las mismas condiciones que las sociedades organizadas con capitales chilenos.

Yo no veo el temor de que el día de mañana esas naves puedan cambiar de bandera, porque para liquidarse la sociedad se necesitaría la autorización del Presidente de la República, para enajenar su flota; y esa liquidación tendría que hacerse con arreglo a las leyes del país.

Tal vez podría adoptarse otro temperamento y es el de contemplar esta situación en las leyes relativas a sociedades, pero no hacerlo aquí exigiendo condiciones que son imposibles en la práctica.

Por eso creo que el Honorable Senado me disculpará que haya dado extensión a mis observaciones. Creo que es más conveniente despachar lisa y llanamente la cuestión de la reserva del cabotaje a plazo breve a la Marina Mercante Nacional, y no entrar a la discusión de estos artículos que, evidentemente, han de quitar algún tiempo al Honorable Senado.

No hay sino una ligera observación que podría hacer respecto de la indicación formulada por el Honorable Senador por Ñuble, relativa a exceptuar de esta restricción las naves que tienen itinerario fijo. Se completaría la indicación diciendo "que han tenido durante los últimos diez años, itinerario fijo". Me parece que así se evitaría que el día de mañana venga cualquiera diciendo: "Yo también tengo itinerario fijo".

De ese modo quedaría a salvo la dificultad.

En vista de que el Honorable Senador por Ñuble acepta la idea, no tendría el Honorable Senador por Valdivia sino que completar la insinuación que ha hecho, y que por mi parte la acepto.

Como ya a llegar la hora y no deseo quedar con la palabra, rogaría al Senado me concediera algunos minutos más para terminar.

El señor CORREA OVALLE (Vice-Presidente).—El Senado ha oído los deseos del Honorable Presidente.

Si no hay inconveniente, se podría prorro-

gar la sesión por los minutos que sean necesarios hasta que termine Su Señoría.

Acordado.

El señor CLARO SOLAR.—Los buques que sin itinerario fijo y que en el lenguaje marítimo se llaman *tramps*, cuando llegan a un puerto, con un cargamento extranjero, lo desembarcan, pero tienen que ir a tomar la carga, como decía el Honorable Senador por Valdivia, a otros puertos. Entonces conviene, para evitar que estos buques puedan recibir carga a precios ínfimos, en condiciones verdaderamente desastrosas para nuestra marina, que el Honorable Senador por Valdivia formule indicación a la cual le daré mi voto, para que inmediatamente se dicte una disposición en este sentido; pero que no se aplique a los buques que tienen establecida una carrera fija.

De modo que se podría redactar esa disposición consultando también la indicación formulada por el Honorable Senador por Ñuble a fin de que el inciso primero no se aplique sino a las naves que tengan un itinerario fijo, y no respecto de las naves sin itinerario fijo.

Creo que con el sólo despacho de un proyecto en el sentido que he indicado, se habría creado ventajas considerables para nuestra marina.

El señor CORREA OVALLE (Presidente).—Habiendo llegado la hora, se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión.

Antonio Orrego Barros,
Jefe de la Redacción.