

# Sesión 4.ª extraordinaria en 9 de Marzo de 1926

## PRESIDENCIA DEL SEÑOR OYARZUN

### SUMARIO

Se trata sobre la aprobación del acta y se aprueba el acta de la sesión anterior.—El señor Echenique pide se solicite el envío de todos los decretos objetables durante el período de receso parlamentario.—A indicación del señor Barahona, se concede a don Laidis-lao Errázuriz el permiso requerido para ausentarse del país.—El señor Barahona se ocupa de la situación crítica por que atraviesa el puerto de Valparaíso y de nuestra política portuaria y solicita se envíe oficio a los señores Ministros de Hacienda y de Vías y Comunicaciones, comunicándoles algunas peticiones que formula. El señor Lyon adhiere a las anteriores observaciones sobre política portuaria.—Se designan los miembros de las Comisiones Permanentes del Senado.—Se da cuenta de un telegrama del señor Briones Luco, en el que pide al Senado designe una comisión parlamentaria que vigile la elección complementaria del Norte, materia que da lugar a un breve debate.—El señor Oyarzún (Presidente) anuncia que comunicará a Su Excelencia el Presidente de la República la vacante producida por el señor Undurraga.—Se acuerda eximir del trámite de Comisión y tratar a segunda hora del Mensaje sobre nombramiento de Embajador en Washington.—Se suspende la sesión.—A segunda hora se trata del proyecto sobre Reglamento del Senado.—Se constituye en seguida la Sala en sesión secreta para considerar el Mensaje sobre nombramiento de Embajador de Chile ante el Gobierno de los Estados Unidos de América.—Se levanta la sesión.

### ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Azócar, Guillermo	Barros E., Alfredo
Barahona, Rafael	Barros J., Guillermo

Cariola Luis Alberto	Salas Romo, Luis
Echenique, Joaquín	Sánchez G. de la H., R.
Gatica, Abraham	Silva C., Romualdo
González C., Exequiel	Trucco, Manuel
Gutiérrez, Artemio	Urrejola, Gonzalo
Lyon Peña, Arturo	Urzúa, Oscar
Marambio, Nicolás	Vial Infante, Alberto
Maza, José	Vidal Garcés, Francisco
Ochagavía, Silvestre	Werner, Carlos
Oyarzún, Enrique	Yrarrázaval, Joaquín
Piwonka, Alfredo	Zañartu, Enrique
Rivera, Augusto	

### ACTA APROBADA

#### SESION 2.ª EXTRAORDINARIA EN 2 DE MARZO DE 1926

Asistieron los señores Oyarzún, (Presidente), Barahona, (Vice-presidente), Azócar, Barros Errázuriz, Barros Jara, Bórquez, Cariola, Concha don Aquiles, Concha don Luis Enrique, Echenique, González, Gutiérrez, Lyon Peña, Marambio, Maza, Medina, Ochagavía, Opazo, Piwonka, Rivera, Salas Romo, Sánchez, Schurmann, Silva Cortés, Silva don Matías, Smitsmann, Trucco, Undurraga, Urzúa, Urrejola, Valencia, Vial, Vidal Garcés, e Yrarrázaval.

Leída el acta de la sesión anterior, el señor Maza manifiesta que a su juicio el acuerdo que se adoptó en ella fué el de entrar lisa y llanamente a la discusión del proyecto de Reglamento presentado por la Comisión, una vez impreso el contra-proyecto de Su Señoría, pero no el de iniciar la discusión particular, como se expresa.

El señor Presidente declara que la Mesa entendió que el proyecto de Reglamento se daba por aprobado en general y que quedaba pendiente la discusión particular hasta que estuviera impreso el contra-proyecto del señor Maza, sin perjuicio de acordar al mismo tiempo que entrara en vigor provisoriamente.

El señor Barros Errázuriz recuerda que fué

ese también el alcance de la indicación formulada por Su Señoría.

El señor Maza no insiste en su observación.

Tácitamente se da por aprobada el acta.

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

#### Oficios

Tres de la Honorable Cámara de Diputados:

Con el 1.º comunica que ha elegido como Presidente a don Raafel Luis Gumucio, como primer Vice-Presidente, a don Augusto Vicuña Subercaseaux y como segundo Vice-Presidente a don Tomás Ramírez Frías.

Se mandó archivar.

Con el 2.º comunica que ha aprobado, con fecha 28 de Agosto de 1924, un proyecto sobre concesión a la viuda e hijos menores de don Carlos Gac Marín de una pensión de \$ 6,000 anuales.

Pasó a la Comisión de Instrucción Pública.

Con el 3.º comunica que ha aprobado un proyecto de ley, con fecha 4 de Setiembre de 1924, sobre modificación de la ley N.º 1524 (bis) de 27 de Noviembre de 1903, referente a construcción de alcantarillado.

Pasó a la Comisión de Hacienda, etc.

#### Solicitud

Una de doña Adriana Bustos viuda de Delgado en que pide pensión.

Pasó a la Comisión de Higiene y Asistencia Pública.

En la hora' de los incidentes el señor Presidente observa que en virtud de lo dispuesto en el artículo 26 del Reglamento provisorio las Comisiones deben componerse de cinco miembros; pero, como al mismo tiempo el inciso final de este artículo establece que el Presidente y el Vice-Presidente del Senado formarán siempre parte de la Comisión de Policía Interior, consulta a la Sala acerca de si el alcance de estas disposiciones significa si el número de la referida Comisión debe ser o no de siete miembros.

Usan de la palabra los señores Silva Cortés, Salas y Maza.

Tácitamente se acuerda interpretar las disposiciones reglamentarias citadas en el sentido de que la Comisión de Policía Interior debe componerse de siete miembros.

El señor Presidente somete a la consideración de la Sala la siguiente lista de miembros de las Comisiones Permanentes del Senado:

### COMISIONES PERMANENTES DEL SENADO

#### 1.a — Gobierno

Cariola, don Luis Alberto; Gutiérrez, don Artemio; Rivera Parga, don Augusto; Silva, don Matías; Silva, don Nicanor.

#### 2.a — Relaciones Exteriores y Culto

Errázuriz, don Ladislao; Maza, don José; Sánchez García de la Huerta, don Roberto; Silva Cortés, don Romualdo; Undurraga, don Ismael.

#### 3.a — Constitución, Legislación y Justicia y de Reglamento

Cabero, don Alberto; Marambio, don Nicolás; Concha, don Luis Enrique; Trucco, don Manuel; Vidal Garcés, don Francisco.

#### 4.a — Instrucción Pública

Barros Errázuriz, don Alfredo; Salas Romo, don Luis; Schurmann, don Carlos; Urzúa, don Oscar; Vial, don Alberto.

#### 5.a — Hacienda, Comercio y Empréstitos Municipales

Azócar, don Guillermo; Barros Jara, don Guillermo; Echenique, don Joaquín; Vial Infante, don Alberto; Zañartu, don Enrique.

#### 6.a — Ejército y Marina

Gatica, don Abraham; Lyon, don Arturo; Medina, don Remigio; Silva, don Matías; Urzúa, don Oscar.

#### 7.a — Obras Públicas y Vías de Comunicación

Gatica, don Abraham; Ochagavía, don Silvestre; Opazo, don Pedro; Smitsmann, don Augusto; Trucco, don Manuel.

#### 8.a — Agricultura, Minería, Fomento Industrial y Colonización

Bórquez, don Alfonso; Concha, don Aquiles; Piwonka, don Alfredo; Urrejola don Gonzalo; Werner, don Carlos.

#### 9.a — Higiene y Asistencia Pública

Cariola, don Luis Alberto; González Cortés, don Exequiel; Gutiérrez, don Artemio; Jaramillo, don Armando; Poblete, don Maximiliano.

#### 10.a — Trabajo y Previsión Social

Hidalgo, don Manuel; Irrázaval, don Joaquín; Jaramillo, don Armando, Núñez Morgado, don Aurelio; Rivera Parga, don Augusto.

#### 11.a Presupuestos

Barros Jara, don Guillermo; Echenique, don

Joaquín; Marambio, don Nicolás; Maza, don José; Salas Romo, don Luis.

### 12.a Policía Interior

Presidente del Senado: Vice Presidente de Senado: Gatica, don Abraham; Irarrázaval, don Joaquín; Piwonka, don Alfredo; Salas Romo, don Luis; Valencia don Absalón.

A petición del honorable Senador, señor Ochagavía, se acuerda dejar pendiente la resolución que se adopte sobre el particular hasta la próxima sesión.

El señor Concha, don Aquiles ruega a la Sala tenga a bien acordar dirigir oficio al señor Ministro del Interior, pidiéndole se sirva recabar de Su Excelencia el Presidente de la República, la inclusión en la convocatoria al actual período de sesiones extraordinarias de todos los proyectos relativos a protección y fomento de la minería y metalurgia del cobre, fierro, carbón, productos textiles y azúcar.

Usan también de la palabra en este incidente los señores Barros, el señor Presidente, Rivera, Urrejola y Urzúa.

Se dan por terminados los incidentes.

Con el asentimiento de la Sala se acuerda dirigir en la forma acostumbrada, el oficio solicitado por el señor Concha, don Aquiles.

Tácitamente, se da por aprobada el acta de la sesión 71.a ordinaria, en 8 de Setiembre de 1924, que había quedado en Secretaría a disposición de los señores Senadores en virtud de acuerdo adoptado en la sesión anterior.

Por asentimiento unánime, se acuerda suspender la sesión de mañana Miércoles y no reunirse hasta el Lunes próximo.

Se levanta la sesión.

### CUENTA

Se dió cuenta del siguiente oficio del Ministro de Guerra:

Santiago, 9 de Marzo de 1926.—Tengo el agrado de enviar a U.S. los dos ejemplares del Código de Justicia Militar, a que se refiere el artículo 1.º del decreto-ley, número 806, de 23 de Diciembre de 1925, para su depósito en la Secretaría de esa Honorable Cámara.

Dios guarde a Vuestra Señoría.— C. Ibáñez C

### APROBACION DEL ACTA

El señor OYARZUN (Presidente).— Se abre la sesión.

El acta de la sesión anterior queda a disposición de los honorables Senadores, y si no mereciere observación, se dará por aprobada en la sesión de mañana.

El señor ECHENIQUE.—Convendría que se leyera las actas diariamente y que sólo se procediera en otra forma en casos extraordinarios.

El señor OYARZUN (Presidente).—Existe una disposición reglamentaria que autoriza a la Mesa para suprimir la lectura del acta; pero si el señor Sendor lo pide y el Senado lo acuerda, no hay inconveniente para que se lea.

El señor SANCHEZ.—Creo que basta que un Senador lo pida, sin que sea necesario el acuerdo del Senado.

El señor SECRETARIO.—Da lectura al acta de la sesión anterior.

El señor OYARZUN (Presidente).—Aprobada el acta.

### DECRETOS OBJETADOS

El señor ECHENIQUE.—Desearía saber, señor Presidente, si han llegado al Senado los decretos objetados por el Tribunal de Cuentas desde el 11 de Setiembre de 1924.

El señor OYARZUN (Presidente).—No han llegado, señor Senador.

El señor ECHENIQUE.—Ruego al señor Presidente que tenga a bien solicitar, en mi nombre, de quien corresponda, el envío de todos los decretos objetados durante el período a que me he referido.

El señor OYARZUN (Presidente).—Se dirigirá oficio a nombre de Su Señoría.

El señor URZUA.—Pero ¿habrá algún decreto objetado? Yo creo que no debe haber ninguno.

### PERMISO CONSTITUCIONAL

El señor BARAHONA (Vice-Presidente).—Ante todo, señor Presidente, voy a referirme a la disposición del artículo 31 de la Constitución Política vigente que dice:

“Cesará en el cargo el Diputado o Senador que se ausentare del país por más de treinta días, sin permiso de la Cámara a que pertenezca, o en receso de ella, de su Presidente. Sólo leyes especiales podrán autorizar la ausencia por más de un año”.

Uno de nuestros colegas, el señor don Ladislao Errázuriz, ha sido elegido Senador encontrándose fuera del país, y aunque por esta cir-

cunstancia puede decirse que el señor Errázuriz aún no está instalado en su cargo de Senador, yo pido al señor Presidente, con el objeto de poner a cubierto la situación del señor Errázuriz de cualquiera interpretación que los pudieran menoscabar, que tenga a bien recabar del Honorable Senado el permiso necesario para que el señor Errázuriz pueda permanecer fuera del país por treinta días más, pues, según las noticias que tenemos, ese honorable Senador llegará al país en el mes de Mayo. Hago indicación para que el Honorable Senado conceda el permiso en referencia.

El señor OYARZUN (Presidente).—En discusión la indicación formulada por el honorable señor Vice-Presidente.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate y si no se hace observación, se dará por aprobada la indicación.

Aprobada.

#### **POLITICA PORTUARIA.—SITUACION DEL PUERTO DE VALPARAISO**

El señor BARRAHONA (Vice-Presidente).—Voy, señor Presidente, a ocuparme de un asunto en apariencia de interés local, pero en el fondo de la más grave trascendencia nacional: la situación del puerto de Valparaíso. Un estudio de esa situación permitirá pedir al Gobierno adopte las indispensables medidas que ella exige.

Todos estamos de acuerdo en que Chile larga costa puesta al pie de altas cordilleras, tiene una situación privilegiada para el desarrollo de sus riquezas por estar sus centros de producción y de consumo a un paso de la ancha vía del mar. Más aún, este país es la natural salida de extensas regiones de Bolivia y Argentina y debe aprovechar su posición geográfica mediante una acertada política ferroviaria, portuaria y naviera para obtener de esa posición las inmensas ventajas que la naturaleza ofrece a las naciones marítimas.

Permítaseme repetir lo que he escrito sobre esta materia. Parece un sueño de oro la grandeza de las naciones transportadoras como Venecia, Génova, Amalfi, las ciudades de la Liga Hanseática, el Portugal de las líneas comerciales hacia el Africa y el Asia y la Holanda, cuyos habitantes merecieron el título de carreteros del mar. Hoy mismo Inglaterra, Estados Unidos y el Japón nos están enseñando con el ejemplo que es el océano una inmensa fuente de poderío y de riquezas, pero con la condición precisa de que se le sepa aprovechar debidamente.

La cuestión portuaria tiene dentro de lo anterior capital importancia. Un autor muy distinguido dice que cuando España conquistó el Portugal cometió un error muy grave: no haber hecho de Lisboa, que era la capital de las líneas marítimas del Africa y del Asia y que podía haberlo sido igualmente de las de América, el centro de su inmenso imperio colonial. Si se hubiera aprovechado debidamente esa puerta sobre el Atlántico, otro habría sido, en concepto de dicho autor, el aspecto actual del mundo, porque el imperio español habría podido mantener su predominio.

Entre nosotros, olvidándose la clara visión de los padres de la patria, absorbieron los intereses mediterráneos durante muchos años las fuerzas del país. Solamente cuando se completó la organización interior vino a pensarse en que era necesario tener puertos que merecieran el nombre de tales.

Para el desarrollo de la política portuaria sólo había que aplicar los principios fundamentales enseñados por la experiencia de los demás países. Los puertos exigen inversiones muy grandes para su construcción. El mantenimiento y el desarrollo de las obras marítimas resultan también enormemente caras y el progreso de la navegación hace indispensable que se mejoren constantemente las aludidas obras.

“En las cuestiones marítimas, dice un autor francés, la característica es la rapidez con que se acompaña al progreso. Lo que ayer era suficiente no lo es hoy y lo que se construye vasto y profundo será mañana insuficiente para las exigencias del progreso marítimo.”

Lo anterior explica, desde luego, la tendencia de los países a concentrar en pocos puertos su principal movimiento de exportación e importación. A ellos se hace afluir muchas veces por tierra, desde enormes distancias y abarcando extensísimas zonas de atracción, grandes cantidades de carga, y como naturalmente a donde hay carga que movilizar afluyen los fletes, llegan a esos puertos numerosas naves. Por acción refleja la constante existencia de fletes y la competencia entre ellos es un factor que atrae a su turno a la carga. De ese modo los buques y la carga se buscan y tratan de juntarse como el imán y el hierro.

Las principales naciones del mundo hacen los mayores sacrificios para mantener en el mejor pie de eficiencia a los grandes puertos en los cuales concentran la más importante parte de su movimiento y que son también sus grandes campeones en las luchas comerciales. Hamburgo con su zona franca y la “Tarifpolitik” alemana, que le permite atraer hasta las lejanas

mercaderías del fondo del Austria, es un ejemplo de lo que se hace en otras partes para acumular grandes cantidades de carga en determinados puertos.

El caso de Amberes no puede ser más interesante. Con líneas interiores muy extensas y con una política de extrema baratura, es la salida de una región vastísima que abarca no solamente a Bélgica, sino también a una parte considerable de Alemania, Luxemburgo y Francia. Con las facilidades que Amberes presta, muchos centros fabriles franceses que debían servirse de Dunkerque, no lo hacen así porque este puerto, como los demás de Francia y por razones que daremos más adelante, resulta sumamente caro y los aludidos centros prefieren por ello servirse de Amberes.

Hay más todavía: las mercaderías que hacen el barato trayecto fluvial por el Rhin se trasladan en gran cantidad a medios terrestres de transporte y así, en vez de salir por Rotterdam en la desembocadura de dicho río, son llevadas por tren a Amberes. La competencia de fletes que allí se opera y la facilidad de encontrarlos inmediatamente hacia las más variadas partes del mundo, son las causas que producen ese fenómeno.

En resumen, los países concentran sus fuerzas en muy escasos puertos principales para hacer de ellos inmensos centros de atracción del comercio y de las líneas marítimas. Si no lo hiciesen así, otros puertos de distinta nacionalidad les arrebatarían carga, movimiento y riqueza.

Italia ha establecido la sabia combinación llamada consorcio de transportes e intereses ligados a sus puertos y gracias a esto, que ha constituido una política de enérgica concentración, Génova es el inmenso centro portuario cuya importancia mundial todos conocemos.

Francia hizo excepción a esa política de concentración portuaria y ha pagado duramente su error. Libros y artículos muy interesantes de autores franceses lo ponen de manifiesto y entre ellos merece citarse el de M. Ives Guyot, intitulado "Quinientos millones al agua", original y dura crítica del programa ministerial de M. Beaudin, que hizo un verdadero derroche de obras marítimas en la costa de Francia. Otro libro muy interesante "Los puertos de comercio franceses", de M. Albin Huart, secretario de la Liga Marítima de su país, califica como política de "desparramo" la seguida por Francia en materias portuarias. La consecuencia directa de aquello, dice, son las cargas que pesan sobre un buque que entra en uno de nuestros puertos. En efecto, si los \$ 800.000,000 que se desparraron

hubieran sido concentrados, los cuatro o cinco puertos favorecidos habrían podido ciertamente disponer de recursos abundantes sin necesidad de recurrir a los impuestos y derechos. Es en los puertos franceses, agrega, donde los buques pagan más caro."

La política de concentración portuaria exige naturalmente que los respectivos puertos abarquen la mayor zona de atracción posible. "La importancia de un puerto, dice el citado autor Huart, depende ante todo, de sus líneas interiores de comunicación."

Hasta aquí los principios elementales de política portuaria.

Llegó un momento en que fué necesario desarrollar en Chile la aludida política y nació ésta con errores fundamentales, desconociendo en absoluto los principios a que me acabo de referir.

Desde luego un país de costas tan extensas y de limitados recursos como Chile, necesitaba concentrarse en sus puertos más indispensables porque de otro modo o tendría que dejar varios de ellos sin hacer o se vería obligado a efectuar inversiones enormes, aplastadoras para su economía, para la renta de las obras marítimas y para el precio de la movilización portuaria.

En esta región del país, la cuestión se presentaba en muy sencilla forma. Valparaíso, el segundo puerto de toda la costa occidental de las dos Américas, podía ser un gran centro portuario, un emporio de riquezas con la atención de las líneas marítimas y de comercio. Movilizando mucha carga habría podido también costear fácilmente el interés y la amortización de las sumas invertidas en su bahía, abaratar sus servicios y dar rentas al Estado. Para esto bastaba una cosa muy sencilla: extender simplemente sus líneas interiores de comunicación y unirlo en forma directa a Paine y Talagante para tomar por una línea casi recta la carga del Sur de Santiago y unirlo también de una manera más expedita, barata y rápida con esta capital, todo ello mediante el ferrocarril vía Casablanca.

El antedicho ferrocarril habría tenido ventajas enormes. El trazado N.º 5 del Ingeniero señor Eduardo Barriga le daba un largo de 142 kilómetros, gradientes de máximas de 1,3, curvas de 300 metros y fundaciones para trenes de alto peso. Habría sido una línea no de tercer orden como la del Tabón sino de primer orden y con muy pocos trenes se habría hecho el acarreo de la carga que hay que hacer ahora con

muchos trenes y por un ferrocarril de fuertes gradientes que en el Tabón llegan a 2.25, curvas estrechas y largo excesivo por el inútil rodeo que da para las comunicaciones con la capital.

La línea de Santiago a San Antonio mide, 112 kilómetros. Con el nuevo ferrocarril a que me he referido, que aún ahora se impone por múltiples razones y que un proyecto de ley que aprobó el H. Senado autoriza a construir, la ventaja de San Antonio en materia de distancias resultaría apenas de 30 kilómetros para la carga de Santiago. Con una diferencia tan insignificante habría sido más absurdo todavía de lo que es hoy dividir en varios puertos el movimiento marítimo de esta zona.

Pero no es del caso estudiar este aspecto de la cuestión que está todavía relacionado con el proyecto del ex-Ministro señor Mardones de hacer llegar directamente y por su trocha desde Santiago y Valparaíso el longitudinal Norte y el transandino, utilizando para ello la línea del Tabón. Es el hecho práctico que para una sola región ningún país del mundo habría destinado más de un puerto y Chile ha destinado para este sector en que estamos, tres puertos casi juntos, dos fiscales y uno particular: San Antonio, Valparaíso y Quintero. Estos puertos se disputarán la carga, encarecerán los servicios para tratar de obtener necesarias rentas, obligarán a las naves a excesivas estadías y se alejarán por completo del ideal de concentrar en un punto gran cantidad de mercaderías para tener también gran cantidad de fletes que se hagan competencia entre sí. Estamos, pues, condenados a tener tres puertos débiles y caros en lugar de un gran puerto poderoso y barato.

Y nótese que no ataco a Quintero, puerto de la provincia de Valparaíso, que está amparado por una ley de la República. Lo atacó desde la prensa antes de que se ejecutaran sus obras. Ahora en vez de una nueva lucha con Valparaíso, habría que buscar un avenimiento.

Recuerdo que años atrás, cuando se acababa de cometer el error de acordar la construcción de San Antonio escribí algunos artículos sobre este asunto. Se rebatieron con dureza las opiniones emitidas en esos artículos, pero tuvieron un apoyo inesperado. Vino por aquellos años a Chile el economista francés M. Souvaire Jourdan que dió una serie de conferencias en la Universidad. El señor Jourdan dió también una conferencia en Valparaíso sobre cuestiones marítimas y dió entre otras cosas lo siguiente: "Dos elementos se oponen en Francia al desenvolvimiento de nuestra marina mercante: los puertos y las mercaderías."

"Hemos cometido el grave error de sem-

brar nuestras extensas costas con una cantidad de puertos que absorben nuestras rentas y esterilizan nuestros esfuerzos. De Dunkerque en el Mar del Norte hasta Marsella en el Mediterráneo, tenemos un sinnúmero de rincones abrigados de nuestras costas que merced a los empeños de nuestra política y a los afanes de los que en ellos tienen vinculaciones electorales, han sido transformados en puertos comerciales."

"Ojalá vosotros chilenos no incurraís en semejante política que muy pronto os haría arrepentiros cruelmente de distraer en varios puertos raquíticos las rentas y los elementos que deberíais concentrar para tener un puerto que corresponda a las exigencias de la época."

Desgraciadamente los consejos del sabio francés fueron tardíos y se cometió el mismo error que cometería un comerciante que tuviese un buen establecimiento con clientela suficiente al centro de una cuadra y abriese otro establecimiento con administración distinta en una de las esquinas y contribuyera a la instalación de un tercer establecimiento en la otra esquina. Esto fué en verdad lo que hizo el Gobierno de Chile.

Para justificar la construcción de San Antonio se dijo que sería un simple puerto auxiliar de Valparaíso destinado especialmente a la exportación de cereales y metales y a la importación de cargamentos voluminosos y de poco valor, como carbón de piedra y materiales de construcción y se recalcó mucho la limitada capacidad que tendría. Al principio se habló de 250.000 toneladas y después de 400.000. En la práctica ha resultado de una capacidad mucho mayor y de 62.000 toneladas que comenzó por movilizar en 1916, llegó a dar casi 626.000 en 1924 y alrededor de 750.000 en 1925.

Naturalmente toda la carga antedicha ha sido arrebatada a Valparaíso y este puerto, el viejo puerto de Santiago, ha ido retrogradando y decayendo en términos extraordinarios. En 1905, esto es veinte años atrás, movilizó 1.093.000 toneladas. Este movimiento aumentó a más de 1.200.000 toneladas en 1906 y alcanzó a 1.500.000 toneladas en 1907. En los años 1912 y 1913 pasó de 1.650.000 toneladas.

La guerra europea produjo, naturalmente, una disminución del movimiento en referencia, como lo produjo también la crisis de 1921 y 1922, pero aún en los peores años de restricción del comercio internacional durante la referida guerra, movilizó Valparaíso mucho más de lo que moviliza en la actualidad. Con la compe-

tencia de San Antonio ha movilizad<sup>o</sup> apenas en 1925 un millón de toneladas. Ha retrogradado así al movimiento que tenía allá por 1901.

Se ha cometido un atentado, una injusticia sin nombre con el viejo puerto de Santiago que con el esfuerzo de cerca de cuatro siglos había logrado reunir un gran comercio, industrias importantes, riquezas y negocios de capital influencia en la economía del país y un movimiento portuario que lo hizo universalmente conocido.

Naturalmente la disminución del movimiento marítimo de Valparaíso ha traído por consecuencia una disminución de su comercio y un lento pero evidente desplazamiento de sus riquezas. Existen numerosas bodegas vacías que se ofrecen a la mitad de su antiguo precio de alquiler y que nadie las toma; la propiedad raíz ha bajado últimamente de valor; muchas oficinas han reducido su personal, y hay empresas que han traído su dirección a Santiago porque ya no es Valparaíso el asiento principal de sus negocios marítimos. El viejo gran puerto de Chile, ayer tan animado y con el porvenir abierto, está, lo repito, en plena decadencia.

Hay, es cierto, una valiosa y reciente edificación en lo que podríamos llamar la City de Valparaíso, pero ella se debe a que las grandes empresas bancarias o comerciales que conservan allá su dirección, la instalan en forma que corresponde al desarrollo que han alcanzado.

Los puertos son productos naturales de la geografía y del comercio y a nadie se le ocurría en Europa alterar esa obra de la naturaleza y de los siglos. Por la inversa, los gobernantes y los particulares mismos procuran ampliarla hasta donde es posible.

Se dice que Valparaíso nació como puerto de Santiago, porque no había ríos en el trayecto que se pusieran inviables y que lo aislaran de la capital.

Probablemente la extensión y la tranquilidad de la bahía de Quintil, remansa como un lago, al decir de los primeros conquistadores, que no la vieron agitarse y revolverse a impulsos del viento Norte, fueron las causas de la elección de Valparaíso como puerto de esta zona. El hecho práctico es que formado ese puerto se han reunido en él valores que alcanzan a mil millones de pesos en las propiedades raíces, según avalúos oficiales rectificad<sup>o</sup>s por muy autorizados cálculos y a tres mil en los capitales y riquezas del comercio y de la industria, según otros cálculos también muy autorizados y que aplicando los elementales principios a que me

he referido en el comienzo de este discurso, no debió arrebatársele su bien ganada importancia y movimiento, sino que debió a la inversa, habérsele dado el mayor desarrollo posible. Es absurdo que la hasta ayer desabrigada caleta de San Antonio vaya a tener en poco tiempo más tanto movimiento como Valparaíso, arrebatado a éste por medios enteramente artificiales.

Pero, en fin, el puerto de San Antonio y su importancia son ya hechos consumados como lo es también el de Quintero.

No pretendemos los representantes de Valparaíso que se haga con San Antonio lo que se hizo con nuestro puerto, o sea, procurar anularlo para surgir a costillas de él. Queremos que e dé a Valparaíso la carga que le corresponde y que necesita para poder costear sus bras, para no encarecer excesivamente la movilización y para detener su evidente, su palpable decadencia. San Antonio debe llenar los fines para que fué construido de puerto auxiliar destinado a la exportación de una determinada zona y a una parte de la carga gruesa de importación, y tener todo el movimiento que necesita para financiarse, pero no desplazar al gran centro portuario del país formado, como lo he dicho, en cerca de cuatro siglos por el esfuerzo de sus habitantes.

El primer punto que se presenta en esta materia es el relativo al costo de las obras marítimas de Valparaíso y a la influencia de su posible renta sobre el precio de la movilización servicios anexas.

Desde luego es completamente imposible que con el movimiento que se les ha dejado y habida consideración al monto de las inversiones, las obras marítimas de Valparaíso se costeen ni en remota forma. Hay quienes se han manifestado contrarios allá a las obras de abrigo porque entre la disminución del número, en realidad bastante limitado, de días que no se trabaja por los temporales del Norte y la seguridad de las naves por una parte y las rentas del puerto por otra, se inclinan a este segundo factor.

No pensemos de la anterior manera la gran mayoría de los porteños, pero indudablemente, como lo hizo el ingeniero señor Kraus en su proyecto debe tomarse en cuenta para las obras marítimas al mismo tiempo los factores técnicos comerciales. Si para un movimiento limitado de carga y que aumenta con lentitud se hacen trabajos muy costosos, no es posible echar sobre ese restringido movimiento el peso de los capitales invertidos en dichos trabajos, agravado

con el costo de la conservación de las obras y el indispensable desarrollo de ellas. Y precisamente por que las obras de Valparaíso dada la gran profundidad existente en la bahía tienen que ser caras, debe acumularse en él la mayor cantidad de carga posible a fin de costearlas y abaratar los servicios.

Un marino retirado y distinguido hombre de negocios, el señor Lautaro Rosas, publicó a este respecto un estudio en el cual recordaba que el ingeniero señor Kraus procuraba limitar a \$ 30.000.000 oro el precio de las obras de Valparaíso porque ese era en su concepto el monto de la inversión que podía costearse. Ahora con sólo la parte del molo transversal de abrigo de 700 metros que se está construyendo y que debe prolongarse más tarde, las inversiones en Valparaíso suman alrededor de \$ 155.000.000 moneda corriente, y como lo hemos visto su movimiento en vez de aumentar disminuye enormemente.

Es por lo tanto, como lo he insinuado, un puerto que no puede costearse sin una mucho mayor acumulación de carga de la que actualmente tiene. Mayor fuerza cobra lo anterior si se atiende a que el plan completo de las obras portuarias de Valparaíso representa un gasto de \$ 235.000.000.

Tanto, pues, por la razón antedicha como por las de justicia y de buena orientación portuaria que he consignado antes, es necesario que una acertada política distribuya entre los puertos de este sector atinadamente la carga que en realidad, perdóneseme la repetición, debió corresponder a uno sólo, al grande, al que nació espontáneamente, a Valparaíso.

La política aludida debe descansar en dos principios fundamentales: nivelación de las tarifas ferroviarias de Valparaíso y San Antonio y abaratamiento y expedición de los servicios en el principal puerto a fin de que pueda competir con su forzado rival.

Pero, se dirá, cómo se van a igualar las tarifas ferroviarias cuando las distancias son diferentes. Desde luego hay una necesidad superior que obliga a esa nivelación. Pero existen todavía otros fundamentos que están muy bien expuestos en un estudio del Administrador de puerto de Valparaíso señor Javier Herreros.

Por razones diversas las líneas de comunicación no siempre siguen, para abarcar la debida zona, la dirección más corta o más conveniente. Esto que ocurre con muchos puertos

asa especialmente con Valparaíso: La línea a Antigua hace un larguísimo e inútil rodeo y fallan a su red ferroviaria tentáculos para tomar directamente la carga de la costa o en igual forma y por medio del ramal Paine-Talagante a del Sur de Santiago.

En casos como ese el camino está indicado: o se completa y mejora la red ferroviaria se rompe la muralla china de líneas férreas excesivamente largas por medio de una rebaja de fletes, pero no se embotella a un puerto.

El señor Herreros cita la opinión del eminente tratadista francés Colson, "Según la cual, dice el mismo señor Herreros, cuando un ferrocarril hace entre dos puntos una vuelta considerable la aplicación de las tarifas al recorrido real por los rieles daría a menudo precios absolutamente excesivos, y aplicando una distancia reducida, se tiene la ventaja de evitar a veces la construcción de una línea nueva que las oblaciones reclaman para obtener un acortamiento, como es exactamente la solicitada vía por Casablanca, y si los ferrocarriles del Estado se oponen a la construcción de esta vía, por considerar que el mismo tráfico no justifica otra nueva inversión de capital para evitarse a construcción están por lo menos en la obligación de cobrar conforme a la distancia acordada con que resultaría la nueva línea.

Copia el señor Herreros varios párrafos de Colson en que se consignan diversos casos en los cuales se ha procedido del modo anterior, como una lógica solución y termina esta parte reproduciendo el siguiente párrafo del autor antedicho. "Cuando diferentes puertos de mar están a distancias desiguales de un mismo centro interior, si la misma desigualdad existiese en los precios de transportes, los puertos más aproximados tendrían una superioridad aplastante para servir el tráfico de ese centro con los países de ultramar, puesto que el flete correspondiente al recorrido marítimo es generalmente uno mismo para todos los puertos de una región. Es para permitir a Calais y Dunkerque participar en los transportes para o desde París que los precios entre esos puertos y la capital se calcula según una distancia de 267 kilómetros, y no según los recorridos reales de 293 o 304 kilómetros respectivamente, atenuándose así la diferencia con la distancia de Boulogne a París que es de 252 kilómetros solamente".

Es imposible una lección más clara de lo que debe hacerse en el caso de Valparaíso y San Antonio: hay que nivelar en la forma que he-

mos consignado más arriba, sus respectivos fletes ferroviarios.

De un artículo que publiqué comentando las opiniones del señor Herreros tomo otras razones que abonan la rebaja de tarifas.

No debe cobrarse en las líneas de Valparaíso y San Antonio únicamente en relación con el largo virtual o siquiera real de ellas, por la razón muy sencilla de que ese factor de la distancia no es el único que sea menester considerar.

Tenemos, desde luego, el factor del tráfico. Donde hay menor movimiento, la carga y los pasajeros deben repartirse en mayor proporción los gastos de explotación de la línea y el interés de las inversiones. Lo contrario ocurre donde el movimiento es mayor.

Inútil es que nos detengamos a explicar lo anterior. Nadie ignora que un automóvil gasta lo mismo haciendo un viaje con un pasajero que con siete. Para costear el viaje y remunerar al chauffeur deberá el pasajero único pagar más o menos lo mismo que los siete pasajeros.

En la línea de San Antonio, según los datos suministrados por el señor Herreros, no circula ni un millón de toneladas de carga ni un millón de pasajeros, mientras que en la línea de Valparaíso circulan dos millones de toneladas de carga y diez millones de pasajeros. Resulta así mucho más barato por kilómetro a la Empresa de los Ferrocarriles transportar carga y los pasajeros en la línea de Santiago que en la de San Antonio.

Mayor fuerza cobra lo dicho, si se atiende que la electrificación de la línea de Valparaíso a Santiago se hizo para abaratar, y ha abaratarado en realidad, la explotación de ella.

Habría sido absurdo invertir tantos millones de pesos y restringir el consumo del carbón nacional para gastar en dicha explotación lo mismo que antes.

No reproducimos aquí cálculos ni datos técnicos. Basta lo dicho para dejar de manifiesto que la base misma tomada para el cobro de las diferentes tarifas de las líneas de San Antonio y Valparaíso perjudica injustamente a este último puerto. Esto facilita, sin duda la rebaja que he indicado.

Por otra parte la línea de Valparaíso a Santiago es con la concurrencia del esfuerzo de ese puerto la gran fuente de entradas de la Empresa de los Ferrocarriles y la compensadora de déficits en otros sectores. Lógico es que Valparaíso junto con contribuir a ese éxito se beneficie también con él.

Y nótese que no se trata de igualar los fletes de toda la carga sino simplemente de la que conviene que se movilice por Valparaíso, como por ejemplo, la mercadería fina de importación y la de urgente despacho que por estar saturado San Antonio sufre retardo en los acarreo y se lleva sin embargo, a ese puerto.

Este punto de las tarifas ferroviarias lo ha estudiado y planteado felizmente en el Consejo de los Ferrocarriles el señor Ministro de Industria y Obras Públicas, cuya alta preparación y ecuanimidad todos reconocemos. Valparaíso sigue atentamente el desarrollo de este asunto en que se han obtenido ya algunos actos de justicia siquiera en forma temporal, como el relativo al acarreo de carbón.

En los puntos portuarios y aduaneros dependientes parte del mismo señor Ministro de Obras y Vías Públicas y parte del señor Ministro de Hacienda, cuya rectitud y buen criterio le reconocemos también en amplia forma, hay varias medidas que se imponen para resolver el grave asunto que nos ocupa. Fuera de las relativas al precio y expedición de los servicios, existe otra, que trataré previamente, de indispensable aplicación para corregir una verdadera y perniciosa irregularidad.

Siendo San Antonio un puerto menor destinado a movilizar solamente una determinada especie de carga de importación, la que señala el artículo 13 de la Ordenanza de Aduanas, no debió en manera alguna convertírsele a espaldas de la ley en puerto mayor. En la práctica, sin embargo, es puerto mayor, sin las gabelas y el encarecimiento de los servicios por la parte aduanera de la movilización de los demás puertos mayores.

¿Cómo se ha llegado a esa situación? De una manera muy sencilla: autorizando, contra los informes de la Superintendencia de Aduanas en la mayoría de los casos, el despacho por el antedicho puerto de una enorme cantidad de artículos de importación. La lista que tengo a la mano y que consigna dicha autorización, consta de más de cien partidas, pero tan generales que caben en ellas una infinidad de artículos. Aquí tenemos, por ejemplo, algunas partidas: "Acero en forma para puentes, edificios y otras construcciones, elaborados y sin elaborar, en lingotes, en planchas y otras formas para usos generales". Mas general es la partida con respecto al hierro. Fuera de las citadas, hay otras partidas que comprenden bencina, barnices, aceites,

conservas, yerba mate y otros artículos que debieran dejarse a Valparaíso.

Debe, pues, comenzarse por restringir esta lista tan excesiva de importación por San Antonio y dejarla reducida a sus lógicas y reales proporciones.

En corroboración de lo anterior debo recalcar un hecho muy importante. Estando destinado San Antonio principalmente a dar salida a los productos de su zona de atracción y entrada solamente a ciertos artículos de carga voluminosa y pesada, durante el mes de Febrero último embarcó 13.220,000 kilogramos de mercadería y desembarcó 46.309,671 kilogramos.

El preparado Superintendente interino de Aduanas, don Alfredo Camus Valdés, manifestó a "El Mercurio" lo siguiente: "Para defender a Valparaíso se necesitan tres cosas... 3.º Modificar la nomenclatura de los artículos que actualmente se permiten descargar por dicho puerto menor, eliminando a muchos que, conforme a las disposiciones aduaneras, no deben despacharse allí. Además ello estaría de acuerdo con los fines y propósitos con que fué proyectado y construído el puerto de San Antonio, es decir, fuera de la exportación de los productos de la zona a que sirve, solamente para la internación de cemento, carbón, petróleo, maquinarias y otras mercaderías semejantes; pero nunca para mercaderías finas o de almacenes".

Vienen después de la reducción de las importaciones por San Antonio, las otras dos medidas muy interesantes entre las que deben tomarse, que he insinuado en otra parte de este discurso: la relativa a la expedición de los servicios en Valparaíso, a la aplicación amplia y en debida forma de las grandes instalaciones que el Fisco ha hecho para la movilización, y la relativa al abaratamiento de la descarga. Estas dos medidas están íntimamente ligadas entre sí.

Fuera de las antiguas instalaciones fiscales con quince grúas hidráulicas para la descarga y las que el comercio tiene en los sitios que arrienda de los malecones bajos, existen en Valparaíso las grandes instalaciones fiscales de los malecones de la antedicha aduana y las del espigón de atraque. A las fiscales de los malecones podrían atracar hasta tres buques de alto tonelaje. Hay para la descarga en esa parte 28, que deberán llegar a treinta, modernísimas grúas eléctricas, unas de tres mil y otras de mil quinientos kilos; grandes galpones con tractores automáticos para distribuir la carga y tras de ellos cuatro enormes almacenes de cuatro pisos. Puentes especiales permiten llevar los bultos directamente a los pisos superiores.

Pues bien: a pesar de los esfuerzos de la administración del puerto, las faenas de la descarga se han estado haciendo por el primitivo sistema de lanchas y sólo ahora se ha ensayado la descarga directa con todas las dificultades inherentes a una operación nueva en el país. Las grúas se estorban unas a otras, los puentes se congestionan de carga antes de que sea posible despejarlos, faltan otros puentes transversales, etc.

Lo anterior se corregirá, sin duda, a breve plazo y no debo molestar la atención del Ministerio de Obras Públicas, Vías y Comunicaciones al respecto porque sé muy bien que está pendiente de este asunto. En cambio es oportuno hacer notar que la descarga directa será duramente resistida por los fuertes intereses creados durante los muchos años de la aplicación del sistema de lanchaje. Se me ha dicho que un Gerente de Compañía de Vapores manifestó que no podrá su sociedad perder las cien mil libras invertidas en su material e instalaciones para hacer por sí misma la descarga en Valparaíso.

Veremos más adelante el enorme peso que el lanchaje significa para el acarreo y movilización de las mercaderías por el antedicho puerto.

Se ha repetido mucho que el ensayo de la descarga directa que se hizo con el vapor "Oropesa" fué un fracaso. No hubo tal. Con todas las dificultades propias de la utilización de elementos a cuyo completo manejo no se estaba acostumbrado y cuyos defectos que sólo podían notarse en la práctica no se conocían, el "Oropesa" descargó 7,200 bultos equivalentes a 700 toneladas en los cinco días que estuvo en Valparaíso. Entre esos cinco días cayeron un Sábado en que se trabajó muy pocas horas y un Domingo en que no se trabajó. Los demás días no se alcanzaron a trabajar ocho horas, lo que tendrá también que modificarse para el futuro porque como se sabe la descarga de los buques, para evitar las costosas estadías, debe hacerse en el menor tiempo posible. El hecho práctico es que en caso de utilizarse el sistema de lanchas el "Oropesa" habría tardado el mismo tiempo en descargar sus 7,200 bultos y que quedó acreditado que aún a despecho de todas las dificultades con que se tropezó puede fácilmente aventajarse en mucho con la descarga directa al sistema del lanchaje.

Agregaré, adelantándome al punto que voy a tratar a continuación, que en el caso del "Oropesa" la descarga directa representó además una economía sobre el lanchaje de \$ 20,000, lo que

da una idea de las ventajas que con ella se obtienen.

Debo ocuparme ahora del precio de los servicios portuarios. Las Compañías Navieras tienen desde muchos años atrás el monopolio de la descarga afianzado por cláusulas de los conocimientos y sólo por excepción se concede a los consignatarios lo que se denomina la descarga libre.

Las Compañías invocan diversas razones para mantener el sistema de lanchas y el aludido monopolio de la descarga. Dicen que no podrían estar seleccionando los bultos para irlos entregando al costado de la nave a éste o a aquél consignatario o para distribuir los que deben ir a la Aduana y los que van a los malecones bajos porque todo ello importaría retener los buques en Valparaíso durante un tiempo excesivo con los correspondientes enormes gastos.

La verdad es que con el monopolio en referencia, las expresadas Compañías cobran como se verá después, \$ 30, 40 y más pesos por tonelada de descarga, cuando en la descarga libre y en el cabotaje ese precio baja a veces hasta \$ 5.

Un consignatario de naves en Valparaíso no tiene lanchas, pero contrata con otras empresas la descarga a diez pesos la tonelada y conforme a la tarifa general cobra él a su turno tres y cuatro veces más.

Fácilmente se comprende cuánto se recarga con este procedimiento el flete marítimo. Hay veces en que ese recargo resulta de más de un cincuenta por ciento en los acarreos desde Europa y se citan casos en que ha llegado al ciento por ciento.

Entretanto el comercio de importación paga dos operaciones de descarga, una de la nave hasta poner los bultos junto a los malecones a

disposición de la Aduana y la otra desde ese punto hasta que se entregan al consignatario después del reconocimiento, aforo y pago de derechos. En San Antonio como puerto menor con una simple tenencia de Aduana se paga una sola operación.

El trabajo marítimo ha sido muy bien remunerado en Valparaíso. Los aumentos de jornales salían en definitiva mediante la elevación de las tarifas de descarga del bolsillo de los consignatarios y éstos se resarcían cobrando más por la venta de las mercaderías.

Cuando la decadencia de Valparaíso fué evidente, se formó a iniciativa del activo mandatario señor Ramiro Pinto Concha una Junta de Defensa que empezó por el estudio de la situación y se encontró en primer término con que las tarifas de descarga eran desproporcionadamente altas en relación con las de San Antonio. También se excusaban las empresas navieras del monto de esas tarifas alegando el excesivo tiempo que sus buques tenían que permanecer en Valparaíso, el monto de los jornales y principalmente las mermas por robos.

El hecho es que a pesar de la rebaja obtenida por la antedicha Junta de Defensa, la descarga y movilización de las mercaderías en Valparaíso resulta enormemente más cara que en San Antonio. Tengo a la mano un cuadro en que tomándose como ejemplo algunos artículos se detalla el precio de la descarga hecha por las naves y el de la movilización fiscal en Valparaíso, como también el de las operaciones análogas en San Antonio, que según he dicho están refundidas en ese último puerto en una sola. Consigna igualmente el cuadro los fletes ferroviarios de los mismos artículos entre Valparaíso y Yungay y entre San Antonio y Yungay para que se vea hasta donde llega la desfavorable situación en que se ha colocado a Valparaíso:

**CUADRO COMPARATIVO DE LO QUE REPRESENTAN LAS INTERNACIONES DE MERCADERIAS POR VALPARAISO Y SAN ANTONIO**

NOTA.—Las mercaderías se consideran puestas en la estación de Yungay.

1,000 kilos	Flete nave		Lanchaje		Moviliza Aduana		Flete ferroviario	
	Valp.	S. Ant.	Valp.	S. Ant.	Valp.	S. Ant.	Valp.	S. Ant.
(Perú) arroz...	\$ 90	\$ 90	\$ 21	10 a 15	\$ 5	4.10 a 11	\$ 65.10	\$ 47.70
(Perú) azúcar...	\$ 24	\$ 24	\$ 21	10 a 15	\$ 5	4.10 a 11	\$ 65.10	\$ 47.70
(Brasil) café...	\$ 200	\$ 200	\$ 21	10 a 15	\$ 20	4.10 a 11	\$ 80.30	\$ 58.80
(Europa) conservas	\$ 120	\$ 120	\$ 35	10 a 15	\$ 20	4.10 a 11	\$ 94.30	\$ 69.10
(Europa) aceites.	\$ 90	\$ 90	\$ 28	10 a 15	\$ 20	4.10 a 11	\$ 94.30	\$ 69.10

Contrayéndonos a la parte portuaria de la cuestión podemos decir en resumen que el lanchaje hecho por las empresas navieras fluctúa para las importaciones entre 30, 40 y hasta 50 pesos la tonelada, que la movilización fiscal de \$ 20 para dichas importaciones cuando son de las destinadas a almacenaje y que en San Antonio se pagan muchísimo menos por todas esas operaciones.

La notoria e injusta indiferencia a que me vengo refiriendo resalta mucho más con el ejemplo siguiente: prescindiendo de los derechos de internación y de las estampillas de los documentos, costó en 1923 \$ 3,400 movilizar por Valparaíso cien toneladas de arroz y solamente \$ 600 movilizarlas por San Antonio.

El señor BARROS JARA — ¿Me permite el honorable Senador una ligera interrupción?

El señor BARAHONA. — Con el mayor agrado.

El señor BARROS JARA. — No creo, señor Presidente, que pudiera hacerse una defensa más brillante del puerto de San Antonio que la que hace en estos momentos el honorable señor Barahona, pero Su Señoría ha manifestado una idea cuyo alcance no comprendo y que desearía se sirviera explicar.

Se ha referido Su Señoría a una disputa entre los puertos de Valparaíso y San Antonio respecto de la movilización de mercaderías y como yo entiendo que los comerciantes son dueños de pedir o enviar sus mercaderías por el puerto que más le convenga, no comprendo cómo puede existir la disputa de que nos habla el honorable Senador.

El señor BARAHONA. — Con el mayor gusto voy a satisfacer al honorable Senador.

¿Qué otra cosa son los puertos que simples establecimientos comerciales para la movilización de la carga y que tratan de procurarse rentas, para amortizar el costo de sus obras portuarias y abaratar los servicios marítimos para cimentar su movimiento? Ahora bien, existía el puerto de Valparaíso, que servía como tal a toda la zona central del país, pero se creó el puerto de San Antonio que, en la práctica ha hecho disminuir enormemente el movimiento de movilización de mercaderías que antes se hacía por Valparaíso, y como se trata de la carga de una misma región, las administraciones de ambos puertos han de tratar naturalmente de atraérsela cada cual para el suyo.

El señor BARROS JARA. — Como acabo de manifestarlo, no comprendo cómo puede hablarse de una disputa de esa naturaleza.

A mi juicio, el comerciante puede movili-

zar su mercadería por el puerto que más le convenga. Nadie podría disputarle el derecho de movilizarla por San Antonio si más le conviene.

Ahora bien, yo ignoro si habría emulaciones o dificultades y de qué orden entre las aduanas de Valparaíso y San Antonio. En todo caso, no se puede hablar de una disputa, ya que los comerciantes pueden importar o exportar libremente sus mercaderías por cualquier puerto, que siempre será lógicamente por el que más convenga a sus intereses.

El señor BARAHONA. — Voy a ser más explícito, señor Presidente.

Si volvemos un poco las páginas de nuestra historia portuaria, vemos que Valparaíso era un puerto natural, en el cual se hacía la movilización de mercaderías aún antes de tener ninguna de las instalaciones de que hoy está dotado. San Antonio que tenía un movimiento insignificante, quiso competir, pero para ello fué necesario que solicitara la ayuda del Estado para la construcción de grandes obras portuarias, y en el cual todo, absolutamente todo, es artificial. Ahora está trabada la lucha entre el puerto natural, por decirlo así, y el puerto artificial con el resultado que ya conocemos. y si artificial, injusta e inconvenientemente se ha arrebatado tanto movimiento a Valparaíso, sin considerar la libertad comercial de que se ha hablado, es medida de buena política que se le permita detener su decadencia con medidas perfectamente lógicas.

Y lo curioso del caso es que por la naturaleza de sus obras, la facilidad de atraque de los buques, los grandes elementos con que se cuenta, etc., debía ser Valparaíso un puerto más barato que San Antonio.

Hay, entonces, a despecho de las lógicas dificultades que las empresas navieras opongan que hacer directamente la descarga de las naves a los malecones para ahorrar en lo posible el lanchaje y permitir este lanchaje como un mero auxiliar por el costado de la nave que no atraca al malecón, a fin de que no quede ocioso, las lanchas deberían, en su turno, descargar inmediatamente que el vapor se retirara.

Y en seguida es necesario que todas las operaciones posteriores de movilización y aforo sean rápidas y expeditas y las primeras baratas.

Hay aquí, señor Presidente, un hermoso programa de trabajo que las autoridades portuarias y aduaneras deben realizar.

Surge para el sistema indicado una dificultad de orden legislativo. Los navieros entre-

gan las mercaderías a la Aduana al costado de sus lanchas ya que no de sus naves. La expresada Aduana debe reconocer los bultos al recibirse de ellos y si se arrojan en tierra antes del reconocimiento y se va el buque o las lanchas se retiran, podría alegarse la falta de responsabilidad del capitán porque las mermas, sustracciones, etc., han podido ocurrir en tierra.

Sin duda, es absolutamente imposible ir haciendo el aforo conjuntamente con la descarga, pero pueden quedar los bultos, dadas las instalaciones que hay en Valparaíso, en forma enteramente segura y establecerse legislativamente sino bastara hacerlo en forma reglamentaria, la responsabilidad del capitán hasta que el reconocimiento se verificara.

Se ha considerado a las lanchas como la continuación, por así decirlo, de las bodegas de las naves mientras la carga se recibe por la Aduana. Lo mismo podría hacerse con los depósitos cerrados y cuidados de los malecones.

El procedimiento anterior tendría la ventaja muy considerable de que permitiría contraer todo el esfuerzo del personal y de las instalaciones a la descarga de los vapores simplemente para poner la mercadería en tierra, sin preocuparse de la movillización hacia los almacenes que no necesitaría ser una operación simultánea.

No doy importancia al argumento de las compañías relativo al hecho de que una parte de sus bultos tiene que ir a los malecones bajos y que no debe descargarse en los de la Aduana. De aquí derivan ellas que la carga debe ir a las lanchas para hacer la selección. Se me ocurre, sin tener más conocimientos que los corrientes en materia de faenas marítimas, que esos bultos destinados a los malecones bajos podrían ir a lanchas por el costado que quede libre.

He estudiado la cuestión de la descarga directa bajo tres aspectos: el de la utilización de los grandes y modernos elementos del puerto, el de la rapidez y expedición de la descarga y de la disminución del precio de los servicios portuarios, con el consiguiente beneficio para el comercio y los consumidores.

Tiene todavía, la antedicha descarga directa otras ventajas muy grandes. En primer lugar disminuye a mínimas proporciones las mermas en los bultos precedentes de esos robos y a veces verdaderos saqueos de las mercaderías depositadas en las lanchas que desesperan al comercio, que motivan quejas muy justificadas de las

Compañías aseguradoras y que desacreditan al país ante el extranjero. En el caso de la descarga directa del "Oropesa" no se presentó un solo reclamo por robos.

Las mismas Compañías navieras invocan, como lo he dicho, para mantener el elevado precio del lanchaje, las sumas, que llegan a parecer una fábula, pero que son reales, pagadas por ellas anualmente a los consignatarios de mercaderías a título de indemnización por robos.

Un miembro de la Cámara Central de Comercio de Valparaíso, el señor Miguel Cevallos, presentó sobre estos asuntos un informe a esa corporación y dice en él que el 99% de los contrabandos se efectúa en el referido puerto sacando la mercadería de las lanchas.

Con la descarga directa esto también desaparecería.

Debe limitarse, pues, en Valparaíso la descarga por medio de lanchas a lo estrictamente indispensable y estudiarse la necesidad de que una ley declare nula la cláusula de los conocimientos que contra la libertad de comercio priva al consignatario cuando es menester usar las lanchas, de lo que se denomina la descarga libre.

He dicho que habría que vencer muchas resistencias y dificultades para imponer la descarga directa. En Buenos Aires tantos tropiezos hubo que fué necesario contratar los servicios, a fin de estudiarlos y eliminarlos, del subdirector del gran puerto de Amberes.

Omito para no alargar más este discurso, otros puntos importantes relativos al abarataamiento del practicaaje y almacenaje que debería también considerar.

En resumen, señor Presidente, solicito de los señores Ministros de Obras, Vías Públicas y Comunicaciones y de Hacienda la adopción de las siguientes medidas:

1.º Nivelación de los fletes ferroviarios de Valparaíso y San Antonio, respecto de los artículos que deban movilizarse o que convenga que se movilicen por el primero de esos puertos.

2.º Limitación a términos que no importen un daño para Valparaíso y una desnaturalización de las funciones de San Antonio como puerto auxiliar, de las importaciones que puedan hacerse por este último.

3.º Descarga directa de las naves en Valparaíso y limitación del empleo de lanchaje a sus más indispensables términos.

4.º Trabajo continuado en la descarga, con renovación de las cuadrillas de obreros, para

disminuir al minimum posible la estadía de los buques.

5.o Arreglo de las obras y utilería destinada a la descarga de las naves en Valparaíso a fin de subsanar los defectos que se han notado y hacer fáciles y expeditas las respectivas operaciones.

6.o Organización portuaria y Aduanera de tal modo que subsistiendo la responsabilidad del capitán de la nave, pueda la carga desembarcarse en los malecones de Aduana y quedar en ellos debidamente custodiada, sin necesidad de entrega previa a la alcaldía de la Aduana.

7.o Terminación del monopolio de las compañías para la descarga por medio de lanchas o sea implantación de la descarga libre.

8.o Revisión de todas las tarifas de los servicios del puerto y reducción de ellas como medio de atraer la carga a Valparaíso.

9.o Finalmente, estudio de un sistema de cooperación de los servicios portuarios y Aduaneros a fin de aumentar la facilidad y expedición de éstos.

Señor Presidente:

Termino este largo y fatigoso discurso repitiendo a mis honorables colegas mis excusas por haberme visto obligado a molestar tan largamente la atención de ellos.

Era sin embargo necesario hacerlo, porque está de por medio la situación de la hasta ayer floreciente capital económica del país y que marcha ahora, por una desacertada política portuaria, a una decadencia que puede ser una ruina y que tendrá las más graves repercusiones en toda la República.

Haciéndome, pues, intérprete del sentir de nuestro viejo e histórico centro de comercio y de riquezas, solicito desde esta alta tribuna el estudio y solución con la debida rapidez por parte del Gobierno de los graves problemas a que me he referido.

El señor OYARZUN. (Presidente). — Desearía que el señor Senador me precisara si el deseo de Su Señoría es que se envíe oficio a los señores Ministros de Hacienda y de Vías y Comunicaciones, o si bastaría con que el Gobierno se imponga por la versión de la prensa de las conclusiones del señor Senador.

El señor BARAHONA (Vice-Presidente).— Agradecería, señor Presidente, que se envíe oficio en la forma acostumbrada.

El señor OYARZUN (Presidente). — En discusión la indicación del señor Vice-Presidente.

El señor GATICA. Si se acuerda enviar oficio, yo pido que se dirija a nombre del señor Vice-Presidente.

El señor OYARZUN (Presidente). — La forma acostumbrada es enviar el oficio a nombre del Senador que lo solicita.

Si no hay inconveniente, quedará así acordado.

Acordado.

El señor LYON. — Quiero decir unas pocas palabras para adherir a las conclusiones del honorable Senador por Valparaíso, señor Barahona y a su discurso mismo.

Su Señoría ha planteado la cuestión aduciendo razones concluyentes para demostrar la gravedad de la situación que se crea en estos momentos al puerto de Valparaíso.

Yo creo por otra parte que es empequeñecer un poco esta cuestión de política portuaria, que es sin duda una de las más importantes que pueden discutirse en el Senado, diciendo que hay una pequeña ventaja en que se mantengan la situación actual del puerto de San Antonio porque ella produce un abaratamiento ficticio y acaso sólo momentáneo en los fletes.

Creo que lo que debe hacer el Gobierno es tratar por todos los medios posibles de mejorar la circulación de la riqueza nacional, y para obtenerlo es menester abaratar los fletes y esto no se consigue a mi juicio multiplicando el número de puertos.

Como decía muy bien el señor Senador por Valparaíso, un puerto no es únicamente el conjunto de obras de defensa, y de malecones que se construyen en una bahía, sino que debe ser ante todo un mercado de fletes.

Para llegar a este resultado es necesario que se junten en un mismo puerto el mayor número posible de entidades que soliciten fletes y el mayor número posible de entidades que ofrezcan fletes.

La situación de un puerto marítimo con respecto a los fletes es algo análoga a la de una bolsa de comercio con respecto a la transacción de valores o a la de un mercado central con respecto al aprovisionamiento de una ciudad. Por importante que sea una ciudad por muy extenso que sea su comercio y por muy numerosos que sean sus habitantes, nunca habría en ella sino una sola bolsa de comercio o un solo mercado central y lo que se persigue con ello es que se reúnan en un mismo punto todos aquellos que quieran comprar y todos aquellos que quieran vender a fin de dar a la transacción que se ofrece un valor que satisfaga a la vez a las dos partes contratantes.

Lo mismo hay que hacer con los puertos que como he dicho no son sino mercados de

fletes y así lo han entendido las grandes potencias comerciales de Europa.

Por eso Inglaterra se guarda muy bien de crearle un rival en su propio servicio a Liverpool, y Alemania a Hamburgo y Bélgica a Amberes.

El señor OYARZUN (Presidente). — ¿Me permite el honorable senador? Como está próxima a terminar la primera hora, solicito de la Sala su asentimiento para prorrogar la hora hasta que termine el honorable senador; para dar cuenta, en seguida, de algunos asuntos que la Mesa debe consultar.

Acordado.

Puede continuar el honorable senador.

El señor LYON. — Yo he tenido conocimiento de más de un caso en que en Francia se ha mandado mercadería de París a Amberes, distante 400 o más kilómetros, en vez de mandarla al Havre, que dista solo cien kilómetros, en razón de ser más barato el flete por la primera vía. Y si los fletes de los puertos franceses son caros es justamente porque ese país no ha seguido la política de multiplicar sus puertos. Así lo declaran sus propios estadistas.

Esta misma situación sería la que tendríamos en Chile con los puertos de Quintero, Valparaíso y San Antonio.

Hay otra razón que aconseja tener pocos, pero grandes puertos, y es la transformación que ha sufrido el comercio marítimo en los últimos años.

En el día de hoy se construyen buques enormes de capacidad de 20 mil y más toneladas, y el interés de los armadores o navieros está en cubrir su capacidad de carga en un punto para desembarcarla en lo posible en otro punto, sin tener que estar haciendo escala en varios puertos para cargar o descargar. Con este sistema se evitan los peligros que significa la entrada a puerto y los enormes gastos que demandan la estada en ellos.

Con este sistema de puertos chicos diseminados a lo largo de la costa, ocurrirá que esas grandes naves no tendrán carga en ellos para cubrir su capacidad de tonelaje y en consecuencia recargarán los fletes por los gastos extraordinarios que les demandará el mayor recorrido.

Por estas razones, yo creo que en términos generales, sin entrar al detalle de que el flete cueste pesos más o pesos menos por Quintero, Valparaíso o San Antonio, la política portuaria nuestra debe encaminarse a mantener pocos pero grandes puertos.

Desgraciadamente tenemos en el centro dos

puertos con capacidad para tres millones de toneladas de carga y sólo tenemos carga por un millón y medio de toneladas. Hay que dar preferencia entonces a uno de estos puertos que se disputan los fletes.

Ahora bien, es lógico sacrificar una gran ciudad que tiene 250 mil habitantes, cuyas construcciones valen, según decía el honorable senador, más de mil millones de pesos y cuyo volumen de negocios llega a dos mil millones de pesos, por favorecer un puerto en formación, como es San Antonio. No, señor. Lo lógico es defender a Valparaíso, sin atentar contra el puerto de San Antonio, que debe quedar en su cabidad de puerto menor.

Esto era lo que quería manifestar brevemente para adherir a las ideas expuestas por el honorable señor Barahona en forma amplia y brillante.

El señor BARROS JARA. — Yo celebré mucho que los honorables Senadores por Valparaíso hagan cuanto sea posible en favor de aquel puerto, pero sin perjuicio de terceros, sin ir contra el puerto de San Antonio, impidiéndole su libre desarrollo, cuya existencia los hechos la han justificado en forma tan extraordinaria que no sabemos hasta dónde podrá llegar.

#### COMISIONES PERMANENTES

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

Propongo, desde luego, el nombramiento de miembros de las diversas comisiones de cuyos nombres ya tienen conocimiento los honorables Senadores. Para ser más explícito, el señor Secretario va a repetir la lectura de las listas correspondientes.

El señor SECRETARIO.—

#### COMISIONES PERMANENTES DEL SENADO 1.a de Gobierno

Cariola, don Luis Alberto.

Gutiérrez, don Artemio.

Rivera Parga, don Augusto.

Silva, don Matías.

Silva, don Nicanor.

#### 2.a de Relaciones Exteriores y Culto

Cabero, don Alberto.

Errázuriz, don Ladislao.

Maza, don José.

Sánchez García de la Huerta, don Robería.

Silva Cortés, don Romualdo.

#### 3.a Constitución, Legislación y Justicia y de Reglamento

Cabero, don Alberto.

Marambio, don Nicolás.

Concha, don Luis E.

Valencia, don Absalón.  
Vidal Garcés, don Francisco.

#### 4.a Instrucción Pública

Barros Errázuriz, don Alfredo.  
Salas Romo, don Luis.  
Schurmann, don Carlos.  
Urzúa, don Oscar.  
Vial, don Alberto.

#### 5.a Hacienda, Comercio y Empréstitos Municipales

Azócar, don Guillermo.  
Barros Jara, don Guillermo.  
Echenique, don Joaquín.  
Vial Infante, don Alberto.  
Zañartu, don Enrique.

#### 6.a Ejército y Marina

Jaramillo, don Armando.  
Lyon, don Arturo.  
Medina, don Remigio.  
Silva, don Matías.  
Urzúa, don Oscar.

#### 7.a Obras Públicas y Vías de Comunicación

Gatica, don Abraham.  
Ochagavía, don Silvestre.  
Opazo, don Pedro.  
Smitsmann, don Augusto.  
Trucco, don Manuel.

#### 8.a Agricultura, Minería, Fomento, Industria y Colonización

Bórquez, don Alfonso.  
Concha, don Aquiles.  
Piwonka, don Alfredo  
Urrejola, don Gonzalo  
Werner, don Carlos.

#### 9.a Higiene y Asistencia Pública

Cariola, don Luis Alberto.  
González Cortés, don Exequiel.  
Gutiérrez, don Artemio.  
Jaramillo, don Armando.  
Poblete, don Maximiliano.

#### 10.a Trabajo y Previsión Social

Hidalgo, don Manuel.  
Yrarrázaval, don Joaquín  
Jaramillo, don Armando.  
Núñez Morgado, don Aurelio.  
Rivera Parga, don Augusto.

#### 11.a Presupuestos

Barros Jara, don Guillermo.  
Echenique, don Joaquín.  
Marambio, don Nicolás.

Maza, don José.  
Trucco, don Manuel.

#### 12.a Policía Interior

Presidente del Senado.  
Vice-Presidente del Senado.  
Gatica, don Abraham.  
Yrarrázaval, don Joaquín  
Piwonka, don Alfredo.  
Salas Romo, don Luis.  
Valencia, don Absalón.

El señor OYARZUN. (Presidente). — Me parece que de acuerdo con el antiguo Reglamento, que para este efecto habría que revalidar, y en atención a que la ley Kemmerer modificatoria de la de formación de presupuestos no entra todavía en vigencia, deberíamos designar los miembros de la Comisión Mixta de Presupuestos, para lo cual bastaría elegir seis nuevos miembros de comisión.

El señor SECRETARIO. — El señor Presidente propone para este efecto a los honorables Senadores señores Azócar, Cariola, Gutiérrez, Medina, Silva Cortés y Urzúa.

El señor SALAS ROMO. — Aunque no soy miembro del Comité Parlamentario de mi partido, me permito manifestar que, con motivo de las gestiones hechas para la designación de miembros de Comisiones, ha quedado disminuído el número de miembros que le corresponden al Partido Radical. Sería oportuno, por consiguiente, que las designaciones que se hagan sean de carácter provisorio mientras el partido que cuenta con un miembro más, no reduzca su número.

El señor OYARZUN. (Presidente). — Tal vez esta cuestión puede fácilmente arreglarse una vez que se incorporen al Senado los senadores cuya elección está todavía en discusión.

El señor URZUA. — ¿A cuál partido se habrá referido el honorable Senador?

El señor YRARRAZAVAL. — Mi partido tiene en esta distribución un saldo disponible, y entiendo que no lo reclama.

El señor URZUA JARAMILLO. — El honorable Senador por Santiago ha entablado una demanda; pero no ha dado el nombre del demandado, de manera que comprendo la dificultad en que se encuentra la Mesa para tramitar esta demanda de Su Señoría.

El señor OYARZUN (Presidente). — Yo suplico a los señores Senadores que no pongan inconvenientes a los nombramientos ya acordados, pues ha sido obra de romanos llegar a esta conclusión.

El señor SALAS ROMO. — ¡Pero si la obra de romanos estaba ya terminada, y después de

terminada el señor Presidente tuvo la benevolencia de permitir que se alterara en una Comisión un nombre que pertenecía al Partido Radical, sin que se le compensara con la designación en otra!...

(El señor URZUA JARAMILLO.—No debe haber sido tan de romanos la obra cuando se vino abajo tan pronto. Las obras de los romanos eran más duraderas...)

El señor OYARZUN (Presidente).—Si le parece al Senado, se darán por aprobadas las designaciones de Comisiones que la Mesa propone.

Aprobadas.

### COMISION PARLAMENTARIA

El señor OYARZUN (Presidente).—Pongo en conocimiento de la Sala que ha llegado a la Mesa un telegrama de don Carlos Briones Luco, candidato a Senador por una de las agrupaciones del Norte, en el cual solicita del Senado la designación de una Comisión que vigile la elección complementaria que próximamente se verificará en esa agrupación.

Parece que el señor Briones Luco no recuerda la situación en que se encuentran las Cámaras a este respecto, después de la creación del Tribunal Calificador; éstas no tienen ahora intervención alguna en materia electoral.

El señor MAZA.—Pero eso no impide que la Cámara de Diputados o el Senado designen Comisiones Parlamentarias para que vigilen las elecciones.

La propia Ley de Elecciones, al tratar de la colocación de las personas en las mesas receptoras, habla de las Comisiones Parlamentarias.

El señor OYARZUN (Presidente).—Yo no desconozco la facultad que tiene el Senado para designar estas Comisiones; pero en el hecho la Comisión que se nombrara para el caso no daría ningún resultado práctico, aparte de que por lo avanzado del tiempo no alcanzaría a llegar oportunamente a Antofagasta y Tarapacá.

En consecuencia, pasará al archivo el telegrama del señor Briones Luco.

### VACANCIA DE UNA SENATURIA POR VALPARAISO Y ACONCAGUA

El señor OYARZUN (Presidente).—En conformidad al artículo 10 del Reglamento, el Presidente del Senado comunicará a Su Excelencia el Presidente de la República la vacante de la senaduría por Aconcagua y Valparaíso, producida con el sensible fallecimiento del honorable señor Undurraga.

### NOMBRAMIENTO DEL EMBAJADOR EN WASHINGTON

El señor OYARZUN (Presidente).—El señor Ministro de Relaciones Exteriores se ha dirigido a la Mesa para obtener que sea eximido del trámite de Comisión el mensaje en que Su Excelencia el Presidente de la República solicita el acuerdo del Senado para nombrar Embajador en Washington al señor don Miguel Crucega.

Me ha manifestado el señor Ministro de Relaciones Exteriores que hay noticias de Washington que justifican la urgencia del nombramiento de Embajador. Creo que el Honorable Senado no tendrá inconveniente en acceder desde luego a la exención del trámite de Comisión que se solicita y destinar los últimos diez minutos de la segunda hora para tratar en sesión secreta de este mensaje.

Queda así acordado.

Terminada la primera hora.

Si le parece al Senado, suspenderíamos la sesión por algunos minutos.

El señor MAZA.—El Presidente tiene facultad para suspenderla hasta por quince minutos.

El señor OYARZUN (Presidente).—Se suspende la sesión por algunos minutos.

Se suspendió la sesión

### SEGUNDA HORA

#### REGLAMENTO DEL SENADO

El señor OYARZUN (Presidente).—Continúa la sesión.

En la Orden del Día, corresponde entrar a la discusión particular del Reglamento aprobado ya en general por el Honorable Senado. Conjuntamente se discutirán las modificaciones que propone en su contra proyecto el honorable señor Maza.

Ofrezco la palabra.

El señor MAZA.—Antes de entrar propiamente a la discusión particular, desearía decir dos palabras para hacer una breve relación de las diferencias sustanciales que existen entre el proyecto de la mayoría de la Comisión y el contraproyecto que he tenido la honra de someter a la consideración del Honorable Senado.

El señor OYARZUN (Presidente).—Si no hay inconveniente, concederé la palabra al honorable señor Maza a fin de que pueda formular las observaciones generales a que se refiere. Así se facilitará la discusión particular. Tiene la palabra Su Señoría.

El señor MAZA.—Señor Presidente, el pro-

yecto de los demás Senadores designados para confeccionar el nuevo Reglamento de la Corporación concuerda en muchas de sus disposiciones con el que tuve a honra entregar en informe de minoría.

En gran parte del trabajo, como dice muy exactamente el informe de la Comisión, hubo unanimidad para apreciar y resolver las cuestiones.

Pero hay puntos menos numerosos aunque, a mi juicio, más fundamentales, en que mi criterio ha disentido.

Cuando la Comisión llevaba bastante avanzado su trabajo tuve, por prescripción médica, que abandonar toda labor intelectual por algún tiempo.

Esta molestia me privó del placer de seguir colaborando con tan dignos colegas y de la oportunidad de formular diversas indicaciones tendientes a completar el Reglamento y que, probablemente, habrían merecido la aceptación de ellos.

Antes de retirarme hice entrega a la Comisión de una lista de los artículos de la Constitución que era necesario considerar en el proyecto, y, al excusar mis inasistencias, envié a su ilustrado Presidente una tabla con la distribución que, a mi entender, debía darse a las materias para la mejor comprensión, consulta y aplicación del Reglamento.

Me era físicamente imposible prestar una colaboración más constante y eficaz.

He sabido que la Comisión tuvo la gentileza de dejar constancia en una de sus actas de mi indicación.

Al volver a las labores activas, la Comisión tenía terminado e impreso su informe y no era ya tiempo de molestarla con nuevas observaciones.

Dicho sea lo anterior en **justificación del proyecto que separadamente presento.**

Durante la discusión particular tendré oportunidad de hacer presente al Senado las diferencias que hay entre uno y otro proyecto, y las razones que, en cada caso, me asisten para sostener el mío.

Bastará ahora, señalar algunos de sus principales puntos de divergencia.

La distinta **distribución de las materias** da, en apariencias, a los proyectos, una diferencia mayor de la que realmente tienen.

La Comisión estimó conveniente mantener la ordenación de materias que tenía el Reglamento antiguo, que, a mi juicio, obstaculiza su estudio y su fácil comprensión y se ha prestado continuamente, en la práctica, a nume-

rosas dificultades de interpretación y de expedita aplicación.

Estas deficiencias, que deben eliminarse en lo posible de un código de uso constante, imponen una revisión más completa, como la que se ha hecho en la Cámara de Diputados, que es más de paciencia que de estudio.

Sin duda es más fácil y demanda menos esfuerzo, remendar lo que ya existe y evitarse el trabajo de introducir innovaciones, cuya sola enunciación encuentra, desde luego, la resistencia poderosa y natural de la inercia.

Pero vivimos días de reconstrucciones y no de remiendos. El deber de todos es procurarse esforzarse para que las reformas sean lo mejor posible y no limitarse a salir pronto del paso...

No presumo que el plan de distribución de materias, ni que el resto del proyecto que presento, sea una obra perfecta. Bien dice el Mensaje de nuestro Código Civil que "ninguna tal ha salido hasta ahora de las manos del hombre". Pero creo que es mejor que la actual, y, sobre todo, que puede servir de base para que el ilustrado criterio de los señores Senadores encuentre la solución acertada.

Me parece conveniente explicar, con la posible brevedad, los **principios en que se basa el nuevo plan de distribución del Reglamento** que propongo.

El Senado, en sus atribuciones; en su organización; en los medios que tiene para funcionar; en las cuestiones de que debe preocuparse; en la forma de dilucidarlas; en los procedimientos para terminirlas, resolverlas y tramitarlas, y en la observancia de sus prácticas, debe reglamentarse de manera que responda a estos fines para dignificar su existencia y hacer más eficiente y rápida su labor.

Pues bien, estimo que el orden lógico en la distribución del Reglamento se obtiene siguiendo la enumeración que acabo de hacer y que se desprende de la esencia misma de lo que debe ser el Senado y del papel que le corresponde desempeñar en la vida nacional.

Por eso, en mi proyecto, he puesto como Título I "El Senado" y en cinco artículos he resumido las disposiciones constitucionales que esencialmente le afectan. No creo que sea lógico comenzar el Código interno de una corporación como el Senado, con un capítulo sobre la sesión preparatoria, que es un acto que se verifica cada cuatro años y que no tiene la importancia necesaria para justificar semejante encabezamiento.

En seguida, en los Títulos II a IX, se trata

de la organización del personal principal y secundario, que actúa en las actividades del Senado; porque, después de la Corporación misma, es lo que le sigue en importancia, ya que es el elemento vivo con que ella cuenta. Esos títulos tratan de: "Los Senadores", "Los Ministros", "Los Diputados" que vienen en Comisión para defender un proyecto o para formalizar y proseguir alguna acusación, "La Presidencia", "Las Comisiones", "La Secretaría", "La Tesorería" y "La Redacción".

Después, los Títulos X y XI, se refieren a los medios que el Senado tiene para funcionar y se denominan "Las Convocatorias" y "Las Sesiones".

A continuación, en los Títulos XII a XVI, se clasifican las cuestiones de que el Senado debe preocuparse, denominándolos "Las Tablas", "Los Proyectos de ley y los acuerdos constitucionales", "Los asuntos de interés particular", "La Ley de Presupuestos" y "Las acusaciones y los desafueros".

Luego, en los Títulos XVII y XVIII, se reglamenta la forma de dilucidar esas cuestiones en "Las Discusiones" y "Los Discursos y el orden".

Se sigue, en los Títulos XIX a XXII, con los procedimientos para terminar, resolver y tramitar, los negocios en "Las Clausuras", "La urgencia", "Las votaciones" y "Tramitación de los acuerdos".

Intercálanse, en los Títulos XXIII y XXIV, las disposiciones relativas a "El Congreso Pleno" y "Las tribunas y galerías", que por ser materias que no engarzan en el mecanismo, se han dejado como capítulos agregados.

Y, finalmente, en el Título XXV, se trata de la "Observancia y reforma del Reglamento".

Se comprende, después de las explicaciones que acabo de dar, que los dieciocho títulos del proyecto de la Comisión se hayan transformado en veinticinco en el mío; pero el número no hace al caso, lo interesante es la claridad.

Para que se comprenda mejor la diferencia que hay en el criterio para distribuir las materias en uno y otro proyecto, pondré un ejemplo:

En el antiguo Reglamento del Senado y en el proyecto de la Comisión, en el Título "Reglas para la discusión", se intercala desde la división de las sesiones en dos partes, hasta la clausura y la fórmula "He Dicho", con que deben terminarse los discursos.

Se ha tomado ahí la palabra "discusión" en su más amplia acepción, y naturalmente, bajo ese rubro se cobijan materias bien distintas.

En mi proyecto, las discusiones, las clau-

suras y los discursos tienen su título especial, y así, cuando se desee consultar la reglamentación de cualesquiera de esas cuestiones, bastará acudir al título respectivo, con especial expedición para encontrarla. Quien desee saber si un asunto tiene una sola discusión o si la tiene "primera y segunda", o "general y particular", consultará el Título "Las Discusiones".

No es mi ánimo multiplicar aquí los ejemplos: pero, si el Senado lo desea, o lo permite, podré explicar la razón de cada diferencia en el curso del debate.

**Hay preceptos constitucionales que necesitan reglamentación** y que el proyecto de la Comisión no consulta o trata en forma imperfecta.

Tales son, por ejemplo, "Los acuerdos constitucionales", "La Ley de Presupuestos", "Las acusaciones y la manera de fallarlas", "Los desafueros", "Las peticiones de urgencia" que pueda hacer el Presidente de la República, "Las inhabilidades" y "Dimisiones" de los Senadores.

En el proyecto he dado a estos asuntos la reglamentación que me ha parecido más de acuerdo con su índole y alcance.

Mi proyecto se **diferencia en la clasificación de algunos asuntos**, como los relacionados con las sesiones, las tablas, las discusiones, las clausuras, las votaciones.

Aunque a las personas acostumbradas al antiguo Reglamento pueda parecer ésto extraño por la fuerza del hábito, la verdad es que las clasificaciones que propongo facilitarán en la práctica la aplicación del Reglamento y lo harán más expedito.

Además, esas clasificaciones corresponden a la tendencia universal de los reglamentos internos de los Congresos y al "anhelo nacional de leales y eficaces procedimientos parlamentarios".

A propósito de este "anhelo nacional de leales y eficaces procedimientos parlamentarios", a que tan acertadamente se alude en el informe de la mayoría, diré que **hay materias en el proyecto de la Comisión, que amplían las facultades individuales de los Senadores** a términos aún más extensos que los otorgados por el antiguo Reglamento.

Tal es, por ejemplo, la facultad para pedir la segunda discusión.

La excesiva amplitud de los derechos personales lleva fácilmente al abuso del individuo

y a su predominio sobre el deseo de la colectividad y aun sobre el anhelo nacional.

Triste experiencia tiene de ello nuestro Parlamento.

El capricho de uno o dos Senadores no debe primar jamás sobre el deseo del Senado.

En el proyecto que presento, se establece, como regla general, que el pedido de un Senador, para ser eficaz, necesita el apoyo de otros tres. Así se deja al criterio de cuatro, es decir, a menos de la décima parte del Senado, el ejercicio de esos derechos que el proyecto de la Comisión entrega solamente a uno o a dos Senadores, o sea, a menos de la cuadrigésima o vigésima parte del Senado.

Hay, finalmente, un punto sobre el cual no puedo dejar de llamar la atención, y que quizá sea el más delicado.

**Creo que el proyecto de la Comisión da margen a que el Senado haga uso de las facultades fiscalizadoras que la Constitución reserva exclusivamente a la Cámara de Diputados.**

Sabido es que la fiscalización parlamentaria se ha ejercido en Chile tanto en la hora de incidentes, como en las interpelaciones, y tal vez más en la primera que en la segunda.

Todos los partidos han cuidado de la integridad e inviolabilidad de la hora de incidentes porque todos los partidos han estado orientados hacia la fiscalización, y ninguno, aún los que tenían representantes en el Ministerio, han sabido cumplir con sus deberes de partidos de Gobierno.

Los Congresales han sido cuidadosos de los incidentes, porque para usar de la palabra en ellos, no se requiere ni de preparación ni de estudio. Basta tener, a veces, cierta facilidad de expresión, y un poco de ese espíritu de crítica que es tan nuestro.

En los incidentes se han señalado muchos males, pero se han propuesto muy pocos remedios.

Los incidentes han producido beneficios y han corregido abusos; pero, más que esto, han sido una de las causas de la esterilidad parlamentaria, porque han impedido que el Congreso dedicara su tiempo al estudio y a la solución de los grandes problemas que, estagnados, formarían montañas hasta asfixiarnos.

Los incidentes son necesarios; pero, para que sean beneficiosos o para que no hagan daño, deben estar convenientemente reglamentados.

La Constitución ha querido, y con ello in-

terpretaba una exigencia nacional, organizar al Senado como un Cuerpo superior en el mecanismo institucional, que ojalá pudiera conservarse ajeno a las pasiones que envilecen a los pueblos, y llegara a servir de elemento moderador, de alto jurado, de supremo consejero.

Al dejar, el proyecto de la Comisión, la misma antigua amplitud a los incidentes, violenta, a mi juicio, la clara prescripción constitucional que circunscribe la fiscalización a la Cámara de Diputados.

El individuo, en corporación, tiene tendencias innatas al abuso. Lo que se comienza con timidez, luego se trueca en insolencia.

Si se aprobara la fórmula de la Comisión, los incidentes comenzarían moderados; pero, a poco andar, se extremarían como antaño; porque las colectividades no saben sacar lecciones de la experiencia, por triste y dolorosa que ella sea.

Muchas otras preocupaciones tanto o más nobles que la fiscalización, debe tener el Senado para cumplir leal y eficazmente el alto rol que se le da en la nueva Carta.

Si a sus atribuciones, el Senado agregara lo que se ha reservado exclusivamente a la Cámara, rompería el equilibrio de los Poderes, de que tanto cuida la Constitución.

De acuerdo con estas ideas, el proyecto que someto al estudio hidalgo y sin prejuicios del Senado, conserva la hora de incidentes en las tres sesiones ordinarias de cada semana, para que los Senadores puedan cumplir deberes propios de su cargo y formular o defender indicaciones; pero prohíbe en absoluto que se aproveche de esa hora para invadir facultades de la otra Cámara, de que se ha privado al Senado, más que por la letra de la Ley Fundamental, por la voluntad soberana de la Nación.

Por muchos conceptos, los reglamentos parlamentarios tienen para la vida, la tranquilidad y el desarrollo de un pueblo, mayor importancia que sus propias leyes constitutivas.

Si nuestras antiguas Cámaras hubieran oído el clamor del país y hubieran modificado a tiempo sus Reglamentos para hacerlos eficaces, nuestra historia no tendría un cinco de Setiembre.

Los reglamentos parlamentarios son a la vida nacional lo que el cauce de un canal al agua que conduce.

Si está bien nivelado y sólidamente construido, el agua llega fecundadora a todos los campos y puebla generosa todas las sembreras.

Si está mal calculado y no tiene solidez, el agua, — también de natural tendencia a la licencia máxima, como las corporaciones, — rompe los cauces invade, destructora, todos los campos y empantana e infecta todas las semillas.

Yo he puesto toda mi voluntad y todos mis conocimientos para que el proyecto que presento cumpla con los requisitos de un buen Reglamento.

El Senado dirá si, a su juicio, he conseguido o no mi propósito; pero, a su vez, el país dirá, pronta o tardíamente, pero dirá, si el Senado ha hecho bien.

He dicho.

El señor OYARZUN (Presidente). — Debo observar a los honorables Senadores que corresponde entrar a la discusión particular del Reglamento.

El señor SILVA CORTES. — En mi carácter de presidente de la Comisión que tuvo a su cargo el estudio y redacción del Reglamento, me veo en el caso de decir algunas palabras, para precisar los puntos sustanciales de divergencia que existen entre el proyecto del honorable señor Maza y el proyecto de la Comisión.

Comprendo que hay necesidad de estudiar y discutir el proyecto del honorable Senador por Valdivia. Como es bastante extenso y sólo hoy ha llegado a manos de los señores Senadores, en realidad no lo conocemos en todos sus detalles. No obstante, podemos establecer sus diferencias con el proyecto de la Comisión y juzgarlo aunque en líneas generales, por las referencias que Su Señoría ha hecho.

La Comisión consideró las altas atribuciones del Senado de la República.

En orden a la formación de las leyes, el Senado tiene iguales atribuciones que la Cámara de Diputados. Se intentó un menoscabo, o disminución, o darle cierta inferioridad, estableciéndose cierto privilegio a la Cámara en las insistencias; pero la Comisión que preparó la reforma Constitucional no pudo conseguirlo.

El Senado es el más alto tribunal del país en ciertos casos; y la Constitución le da reglas precisas para proceder como tal.

El Gobierno necesita muchas veces el acuerdo del Senado para actos importantes de la administración interior y de la política exterior.

La corporación o rama del Poder Legislativo que tiene tales atribuciones, debe tener amplia libertad para estudiar, tratar y discutir todo lo que interesa a la nación y que directa o indirectamente se relacione con el Gobierno y la legislación.

No se pretende el ejercicio de la fiscalización por censuras o interpelaciones que corresponda a los diputados; pero se debe mantener el derecho de cada Senador para traer al debate, en forma ordenada y reglamentaria cualquier asunto de interés nacional.

Esta es la razón o el fundamento de la primera hora de las sesiones que la comisión mantiene y que el Honorable señor Maza no aceptaba.

La segunda discusión es en muchos casos absolutamente necesaria.

En los primitivos tiempos del parlamentarismo, tratadistas tan conocidos como Bentham y otros, comentaban las razones puras y simples que aconsejaban evitar la votación violenta e inmediata de un asunto grave, después de un discurso elocuente e impresionante o de un aplauso estrepitoso de las tribunas.

Legislar debe ser simple tarea tranquila y muchas veces conviene que no sea muy fácil.

La decadencia de una ley vigente o de una ley nueva nunca es instantánea; y la dictación de una reforma obligatoria para todo un país no es cosa que pueda hacerse con rapidez inusitada.

Acabamos de sentir la acción atrozmente perjudicial para Chile de una legislación múltiple y complicada, casi imposible de comprender y en muchos casos casi imposible también de aplicar o ejecutar.

Ya no existen la dictadura individual de un diputado o senador ni las obstrucciones caprichosas de minorías o de grupos.

Las nuevas instituciones requieren prudencia y firmeza en los procedimientos del Poder Legislativo.

Como digo, no quiero entrar en el detalle, sino referirme a la cuestión fundamental y rendir al honorable señor Maza el honor que se le debe a quien ha abordado un trabajo de tan alta transcendencia pública.

El proyecto de Su Señoría reproduce una serie de disposiciones de orden legal y constitucional a las cuales la Comisión no quiso referirse, porque entiende que el Reglamento del Senado no debe invadir el campo de las leyes y menos el de la Carta Fundamental.

El señor MAZA. — He reproducido sólo aquellas disposiciones constitucionales que era necesario reglamentar.

El señor SILVA CORTES. — El Reglamento debe ser un simple estatuto para la ordenación de nuestro trabajo interno y puedo afirmar al Honorable Senado que la comisión respetó todo lo bueno del antiguo Reglamento; respetó y se ajustó estricta y escrupulosamente a la nueva Constitución de la República y respetó también

el derecho de cada representante, del pueblo para hablar aquí en el Congreso con libertad sobre todo lo que afecte a los intereses o necesidades del país.

El señor URZUA. — Voy a decir dos palabras a fin de rectificar el concepto fundamental que me parece ha informado el discurso del honorable señor Maza.

He creído entender que Su Señoría culpa a los reglamentos de las antiguas Cámaras no sólo de lo que llama la esterilidad legislativa, sino también de haber provocado acontecimientos que por estar demasiado recientes y afectar a algunas personas que aun desempeñan cargos públicos, no sería del caso entrar a discutir.

No obstante, debo decir que el honorable Senador incurre a este respecto en un olvido lamentable.

Algún tiempo antes de producirse tales acontecimientos, ya la Cámara había introducido en su reglamento aquella reforma transcendental que se llama la clausura de los debates, tendiente a violentar, por decirlo así, la discusión de las leyes. Tuve oportunidad entonces de manifestar mi pensamiento sobre el particular, opinión que en parte coincide con la que acaba de expresar mi honorable colega el señor Silva Cortés.

No considero que haya ventaja alguna en festinar la discusión de las leyes. La legislación que se dicta precipitadamente, bajo el imperio más del sentimiento y de las pasiones que de la razón, siempre resulta una obra efímera, una obra que al día siguiente hay que deshacer porque es perjudicial para los intereses públicos.

Creo que todos los honorables Senadores comprenden la idea que estoy expresando; existe en el ambiente el concepto generalmente aceptado de que razones patrióticas obligan a deshacer parte de la obra legislativa que se hizo en el último tiempo con precipitación. No se edifica sobre arena, y es edificar sobre arena legislar atolondradamente. Cuando se aplicó por primera vez en la Cámara de Diputados este recurso reglamentario, llamado la clausura de los debates, fué casualmente cuando se produjo el estallido. Todos saben cuál fué la chispa que encendió la hoguera. Combatí ese proyecto, que no quiero mencionar, porque lo consideraba extemporáneo en aquel momento, y sobre todo, porque lo juzgaba inconstitucional; pero hubo una mayoría que estaba penetrada de esta necesidad que pregona el señor Maza, de legislar rápidamente, de gobernar las Cámaras por medio de reglamentos rígidos, restrictivos; esa mayoría fué la que nos impuso entonces la clausura del debate.

Pues bien, antes de terminar la votación, ya la hoguera se había encendido en el país, y todavía humean sus escombros.

En consecuencia, el concepto fundamental que ha expresado el honorable señor Maza está reñido con la verdad histórica, y por eso me he permitido rectificarlo.

El señor OYARZUN (Presidente).—Se nota que el Honorable Senado está un tanto fuera de los términos propios del debate, pues se había anunciado que la discusión particular seguiría inmediatamente que terminara sus observaciones el honorable señor Maza; pero, como la verdad es que los honorables senadores no han tenido tiempo para formarse un concepto cabal acerca del proyecto de Su Señoría—que debe someterse a la discusión conjuntamente con el de la Comisión—la Mesa ha creído no faltar a su deber permitiendo que el debate tome momentáneamente este camino; seguramente, mañana se enrielará dentro de las prescripciones reglamentarias.

El señor MAZA.—Cuando entremos a la discusión particular del Reglamento, el honorable señor Silva Cortés podrá convencerse de que los argumentos que ha aducido, muy lejos de atacar lo que sostengo, abonan el contra-proyecto presentado por el modesto Senador por Valdivia.

En cuanto a las observaciones del honorable señor Urzúa Jaramillo, debo decir que, efectivamente, antes del estallido a que se refirió Su Señoría, se hicieron modificaciones sustanciales en el Reglamento de la Cámara de Diputados, modificaciones que formaban parte de lo que se conoce con el nombre de "Leyes de Febrero"; pero debe recordar también el Senado que, elegido el nuevo Congreso, desgraciadamente se hizo todo lo posible por no respetar esos acuerdos y otros que, si no figuraban en la letra, estaban en la mente de todos los que intervinieron en el asunto.

El señor ECHENIQUE.—Creo que si vamos a discutir el Reglamento artículo por artículo, nos demoraremos muchas sesiones, pues son ciento veinte.

¿No habría medio de simplificar la discusión? Tal vez la Mesa podría tomar las ideas matrices y someterlas a la deliberación de la Sala.

El señor BARROS BERRAZURIZ.—Podríamos discutir por títulos, como se acostumbra hacerlo siempre con los proyectos extensos.

El señor MAZA.—Cualquiera que sea la forma de la discusión, agradecería al Honorable Senado que lo hiciera en condiciones de que yo pudiera estar habilitado para formular las indicaciones que crea conveniente en cada artícu-

lo, pues creo que el proyecto de la Comisión debe ser modificado desde su ordenación.

El señor BARROS ERRAZURIZ.—Yo hago indicación formal para que se proceda a la discusión por títulos, sin perjuicio de las indicaciones que pueda formular el honorable señor Maza en cada artículo.

El señor OYARZUN (Presidente).—En discusión la indicación formulada.

El señor CARIOLA.—Antes de votar esta indicación me parece que procede establecer qué proyecto se toma como base de la discusión.

El señor OYARZUN (Presidente).—Ya está acordado que sea el de la Comisión.

El señor CARIOLA.—Es que como el anteproyecto del honorable señor Maza cambia por completo la ordenación del proyecto de la Comisión, es interesante establecer el orden de la discusión.

El señor MAZA.—Estoy llano a aceptar cualquier acuerdo que se adopte.

El señor ZAÑARTU.—En realidad, por lo poco que hemos oído y con el somero conocimiento que tenemos de ambos proyectos, se ve que la ordenación de materias que propone el señor Maza es distinta de la acordada por la Comisión, y puede suceder que la mayoría del Senado la estime mejor o vice-versa.

Como en realidad ahora vamos a avanzar muy poco en el debate, tal vez lo más conveniente sería que los miembros de la Comisión campearán ideas con el honorable Senador por Valdivia y procuraran llegar a un acuerdo sobre la ordenación de materias, con lo cual se facilitaría considerablemente la discusión.

Tal vez lo más conveniente sería, por ahora, suspender la sesión, pues faltan pocos minutos y ya nada podremos avanzar en la discusión. En cambio, con una simple conversación

quizá pueda producirse acuerdo, ya sea sobre la ordenación del Reglamento u otros puntos de divergencia.

El señor BARROS ERRAZURIZ. — No veo inconveniente alguno, señor Presidente, para que procedamos desde luego a la discusión particular en la forma que lo he propuesto hace un momento. Creo que es la única manera de avanzar y despachar este proyecto, que como sabe el Honorable Senado, es bastante extenso.

Mantengo, pues, la indicación que he tentado el honor de formular.

El señor ZAÑARTU.—No me opongo, señor Presidente, a la indicación del señor Barros Errázuriz; pero creo que puede haber base para un acuerdo si se proporciona al honorable señor Maza y los miembros de la Comisión la oportunidad de cambiar algunas ideas.

El señor MAZA.—Repito que estoy llano a aceptar cualquier acuerdo que el Honorable Senado desee adoptar para la discusión del Reglamento y de las modificaciones que he propuesto.

El señor OYARZUN (Presidente).—Si no se hace observación, daré por aprobada la indicación formulada por el honorable señor Barros Errázuriz en el sentido de entrar desde mañana en la discusión particular por títulos del proyecto de Reglamento.

Aprobada la indicación.

En conformidad al acuerdo del Honorable Senado, se va a constituir la Sala en sesión secreta para considerar el mensaje sobre el nombramiento de Embajador de Chile ante el Gobierno de los Estados Unidos de Norte América.

(Se constituyó la Sala en sesión secreta).

Antonio Orrego Barros,  
Jefe de la Redacción.

