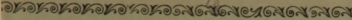


4



COMPañIA SUD AMERICANA DE VAPORES.

— — — — —

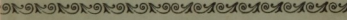
ESCRITO DE DEMANDA
CONTRA EL ESTADO
POR LA SUBVENCIÓN INSOLUTA DE
UN AÑO, DESDE 5 DE NOVIEMBRE 1890 HASTA
5 DE NOVIEMBRE 1891.

— — — — —



VALPARAÍSO

IMP. ARTURO EDWARDS. 1892.



B.

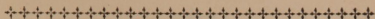
COMPANIA SUD AMERICANA DE VAPORES.

ESCRITO DE DEMANDA
CONTRA EL ESTADO
POR LA SUBVENCION INSOLUTA DE
UN AÑO, DESDE 1 DE NOVIEMBRE 1890 HASTA
1 DE NOVIEMBRE 1891.



VAL PARAISO

IMP. ANTONIO EDWARDS 1891



COMPAÑÍA

SUD AMERICANA DE VAPORES

ESCRITO DE DEMANDA CONTRA EL ESTADO POR LA
SUBVENCIÓN INSOLUTA DE UN AÑO, DESDE 5 DE NO-
VIEMBRE 1890 HASTA 5 DE NOVIEMBRE 1891.

En lo principal, pone demanda contra el Estado; en el otrosí, pide que se decrete desde luego el pago de la suma que indica.

S. J. L. de H.

Ramón C. Briceño por la Compañía Sud Americana de Vapores, con el poder adjunto á V. S. digo: que adeudando el Estado á la Compañía que represento una cantidad de pesos cuyo pago no ha podido obtener extrajudicialmente, entablo demanda para que se declare en definitiva que el Estado debe cancelar la deuda á que me he referido.

I

La Compañía Sud Americana de Vapores está ligada al Estado por dos contratos celebrados respectivamente en los años 1883 y 1888, que fueron aprobados por las leyes de

29. de diciembre de 1883 y de 1° de febrero, de 1888.

En ellos se concedió á la Compañía una subvención que en la actualidad asciende á doscientos mil pesos (\$200.000) anuales, pagadera por trimestres vencidos, y la Compañía por su parte contrajo numerosas obligaciones de distintas naturalezas pero todas de interés público.

Aunque las relaciones de la Compañía con el Estado se iniciaron muchos años antes de 1883, fué solamente durante la guerra contra el Perú y Bolivia cuando se comprendió toda la importancia de ellas, y la necesidad de prestar ayuda á una empresa nacional destinada á ejercer poderosa influencia en el desarrollo comercial del país, y á ser un auxiliar indispensable del Estado en las circunstancias extraordinarias de una guerra,

En la campaña contra la alianza perú-boliviana, los vapores de la Compañía que represento, desempeñaron un importantísimo papel, sirviendo en calidad de naves de guerra y como transportes para la conducción del ejército de operaciones y de su equipo y para toda clase de comisiones.

Sin la flota de la Compañía, habría sido imposible la ocupación del Perú, por falta de elementos para el transporte de las fuerzas que vencieron al ejército enemigo.

Con esa persuasión, el Gobierno presidido por el Señor Santa María, que ajustó el tratado de paz con el Perú, celebró en la misma época el contrato de 1883 con la Compañía Sud Americana de Vapores, en condiciones más liberales que las que habían regido las relaciones anteriores de ella con el Estado.

Se concedió á la Compañía una subvención mayor, con el objeto manifiesto de ponerla á cubierto de los riesgos de un naufragio comercial de que estuvo amenazada más de una vez en época anterior, por la hostilidad declarada de otras empresas análogas pero más poderosas.

En el contrato celebrado con el Gobierno del Sr. Santa María en 1883, se estipuló que el Estado pagaría á la Compañía una subvención de ciento veinticinco mil pesos (\$125.000) anuales, durante diez años, y que aquella establecería un servicio semanal entre Valparaíso y el Callao, prolongaría hasta Puerto Montt la línea del sur, establecería un servicio quincenal en los canales de Chiloé, conduciría la correspondencia destinada á todos los puertos servidos por sus vapores (art. 1º. 2º. y 3º.).

En el artº. 17 se impuso á la Compañía otras obligaciones concernientes al transporte de carga, empleados, y tropa, á la provisión

de carbón á las naves de la Escuadra, etc. etc.

La principal de las obligaciones estipuladas en el artº. 17, es sin duda la del incº. 4º. que literalmente dice:

Se obliga también la Compañía:

«4º. Á poner á disposición del Gobierno «los buques y tripulaciones de la Compañía, «para el desempeño de cualquiera comisión «de guerra, cada vez que el Gobierno lo «exija, entendiéndose que puede aquél poner «los buques y tripulaciones al mando de los «oficiales del Estado.»

Para el caso que el Gobierno hiciera uso de aquella facultad, se estipuló en el artº. 18 que el flete ó arrendamiento de los vapores que ocupara el Gobierno, se pagaría con arreglo á la ganancia, que atendida la calidad del buque, hubiera podido obtenerse en circunstancias normales, según el término medio resultante de los libros de la Compañía en épocas ordinarias, y que si el Gobierno no juzgase conveniente ese flete, se determinaría por peritos.

Cuatro años después, la Compañía se propuso aumentar su capital con el objeto de adquirir un nuevo vapor de primera clase, y de mayor velocidad que todos los que poseía, y en esa situación celebró un nuevo contrato con el Estado, que fué aprobado por ley de 1º. de febrero de 1888.

Se concedió á la Compañía una nueva subvención de cien mil pesos (\$100.000) en cada uno de los dos primeros años, y de setenta y cinco mil pesos (\$75.000) en cada uno de los cinco años siguientes, que espiran en la misma fecha del plazo de diez años del contrato de 1883, esto es el 5 de mayo de 1894.

El Estado cedió á la Compañía el vapor Amazonas, quedando ella obligada á ponerlo á disposición del Gobierno en caso de guerra.

La Compañía contrajo entre otras obligaciones, las siguientes:

Establecer una línea entre el Callao y Panamá.

Establecer un servicio en el río Imperial.

Aumentar la flota con un vapor de primera clase de 16 millas de velocidad por hora.

Formar la tripulación de sus naves con un setenta y cinco por ciento de individuos chilenos, y admitir en cada vapor un aprendiz mecánico de la armada.

El contexto en general de ambos contratos, y algunas de sus cláusulas particularmente, revelan de un modo inequívoco que la subvención acordada á la Compañía no fué solamente en pago de los servicios de conducción de correspondencia, de empleados y de los demás que se obligó á prestar, sino que responde á fines de más alta importancia para la nación, como son los que se refieren

á la seguridad y defensa del territorio.

La muy extensa costa del país requiere para su servicio, numerosos elementos marítimos disponibles en cualquier momento, y como el Estado no podía soportar los gastos de conservación de una gran flota, se decidió á subvencionar á la Compañía Sud Americana á fin de asegurar su subsistencia y de disponer de su flota en caso necesario.

De esa manera se salvó á la Compañía de la competencia que le hacían otras empresas de navegación, para producir su ruina, y se aseguró el Estado el contingente de un número considerable de vapores que son absolutamente indispensables para la movilización del ejército dentro del mismo territorio del país y fuera de él.

Es indiscutible á mi juicio que los servicios ordinarios que se obligó á hacer la Compañía, son el factor menos importante que se tuvo en vista para acordarle la subvención de que goza.

Para convencerse de ello, basta comparar el contrato que rige sus relaciones con el Estado, con el celebrado con otras empresas análogas.

La Compañía inglesa de Vapores que ha sido y es subvencionada todavía por el Estado, tiene la obligación de prestar los mismos servicios ordinarios que hace la Sud Ameri-

cana, y sin embargo la subvención asignada á la primera, alcanza solamente á la cuarta parte de la suma que se paga á la que yo represento.

Según el contrato celebrado con la Compañía inglesa, que aprobó el Congreso por ley de 26 de enero de 1887, corresponde á la primera la obligación de conducir la correspondencia á todos los puertos en que hacen escala sus vapores; desde Melipulli hasta Panamá, y desde Valparaíso hasta Liverpool, y á conducir con rebaja de flete á los empleados públicos, tropa, carga del Estado, etc. etc.

El Gobierno, dice el artº. 15, *pagará por dichos servicios* la cantidad de cincuenta mil pesos (\$50.000) anuales etc.»

Como se vé hay una diferencia sustancial en las relaciones de una y otra compañía con el Estado.

Á la Compañía inglesa se le paga una *remuneración* por los servicios ordinarios que presta, servicios que por su naturaleza pueden prestar todas las empresas de navegación que hacen la carrera del Pacífico.

Y á la Compañía Sud-Americana se le asigna como *subvención* una cantidad muy superior, que no corresponde á los servicios que presta de la misma naturaleza que los de la Compañía Inglesa.

La causa de esa diferencia se encuentra en los mismos contratos.

La Compañía inglesa por su nacionalidad está exenta de servir al Estado en caso de guerra y por el contrario tiene el deber de permanecer neutral. El artº. 18 del citado contrato dice: Es entendido que durante cualquier tiempo de guerra entre cualesquiera de «las Repúblicas de la Costa, la Compañía no tendrá la obligación de llevar tropa, «municiones de guerra ó artículos de contrabando de guerra en sus vapores, los cuales observarán la más estricta neutralidad.»

Y por el contrario, la Compañía Sud-Americana en caso de guerra, debe poner sus naves á disposición del Gobierno, quién tiene el derecho de confiarlas al mando de oficiales del Estado.

Esta obligación que ninguna Compañía extranjera puede contraer sin faltar á la neutralidad, es la de mayor importancia para el Estado, puesto que la Compañía que represento es la única que puede poner todos sus elementos á la disposición del Gobierno para la defensa nacional ó mejor dicho, el Gobierno no puede disponer de otras naves para transporte de tropas y elementos bélicos que los de la Compañía Sud Americana, porque esa es la única empresa nacional en aptitud de prestar tau importante servicio.

Desde la celebración de aquellos contratos hasta principios del año 1891. las relaciones de la Compañía con el Estado no suscitaron ninguna dificultad.

La Compañía atendió los servicios y obligaciones de su cargo, sin entorpecimientos de ninguna clase y recibió la subvención trimestralmente, hasta el 5 de noviembre de 1890.

El 7 de enero de 1891 estalló el movimiento encabezado por la Armada contra el Gobierno de Balmaeda.

Las naves de la Compañía Sud Americana ocupadas todas en ese momento en hacer la carrera en la costa del Pacífico, no pudieron sustraerse á las consecuencias de ese movimiento.

Teniendo la escuadra nacional el dominio exclusivo del mar, tomó posesión inmediatamente de los vapores de la Compañía, que consideró necesarios para sus operaciones, y más tarde ocupó momentáneamente algunos de los otros que estaban en viaje, pero los dejó en libertad en seguida por no estimarlos necesarios para sus servicios.

La Compañía no puso dificultades de ninguna clase, sino que dió facilidades de todos géneros para esa ocupación, haciendo salir

de su fondeadero los vapores que estaban en Valparaíso, incluso el Imperial, que la Delegación del Congreso instalada á bordo del Blindado Blanco Encalada, no quiso ocupar quizás por no necesitarlo ó por falta de viveres para mantener las tripulaciones.

La Compañía sufrió desde luego las consecuencias de la ocupación de sus vapores, pués el Gobierno de Balmaceda ordenó suspender el pago de la subvención, que dejó de pagarse el día 5 de febrero de 1891 en que se vencía el trimestre, y dispuso que se tomara posesión del Imperial, como efectivamente se hizo.

En los primeros meses de la revolución la Compañía pudo terminar algunos de los viajes iniciados por sus naves, pero desde que las fuerzas que apoyaban á la Delegación del Congreso ocuparon el territorio del norte, fué ya materialmente imposible hacer con regularidad ningun servicio, porque el Gobierno de Balmaceda prohibió hacer escala en los puertos ocupados por aquel ejército, y hostilizó de todas maneras la navegación.

En tal situación, y no pudiendo la Compañía sustraerse á las consecuencias de ella, puesto que tenía su asiento en Valparaíso, resolvió concretar sus servicios ordinarios, para dar cumplimiento á las obligaciones del contrato, limitando la carrera de sus

•

vapores á la costa comprendida entre el Callao y Panamá.

Es enteramente inoficioso para el objeto de esta demanda, referir los hechos é incidentes relacionados con cada uno de los vapores de la Compañía.

Me basta dejar establecido que el grueso de la flota estuvo al servicio del Gobierno de Iquique, y que algunos de los vapores fueron devueltos después de tomados, probablemente porque no se consideraron necesarios para las operaciones; que algunos de los vapores prestaron servicios muy importantes y extraordinarios, como el Aconcagua, que por su rapidez hizo las veces de crucero; y que los vapores ocupados desempeñaron comisiones importantes y trasportaron á Quintero el ejército que se batió en Concón y la Placilla.

No es exagerado asegurar que sin esas naves habría sido materialmente imposible la movilización del ejército y el triunfo sobre las fuerzas de Balmaceda.

La escuadra que reconocía al Gobierno de Iquique era dueña del mar, pero no era bastante ese dominio para decidir la contienda.

Balmaceda imperaba en tierra y era menester atacarlo en sus dominios, y solamente se consiguió trasportando el ejército en las na-

ves de la Compañía.

Es por consiguiente enteramente inoficioso que me detenga á manifestar á V. S. la importancia decisiva que tuvieron para el triunfo de las fuerzas del Gobierno de Iquique, los vapores de la Compañía que represento.

No tiene tampoco objeto porque nadie ha puesto en duda la eficacia de los servicios de esas naves.

III

Como ya lo dije, el Gobierno de Balmaceda se negó á pagar á la Compañía la subvención adeudada en virtud de los contratos vigentes.

Restablecido el orden en el país se reclamó el pago del total adeudado, pero se resistió á hacerlo la respectiva tesorería por distintas razones que decidieron al Gobierno á no autorizar el pago y á someter la reclamación al fallo de los Tribunales.

Corresponde por tanto á V. S. apreciar en derecho las razones con que los agentes del Gobierno se han excusado de cumplir las obligaciones que impone al Estado un contrato vigente, que ha sido aprobado en la forma más solemne por el soberano Congreso, de quien proceden las leyes aprobatorias del contrato.

El jefe de la oficina encargada de hacer ese pago, cree que no se debe la subvención correspondiente al tiempo en que los vapores fueron ocupados en servicios distintos de los de carácter comercial ú ordinario, tanto porque la subvención corresponde á esta clase de servicios cuanto porque dejando de prestarlos por destinarse los vapores á otras comisiones, se adeuda no ya la subvención sino un flete especial.

En los contratos antes citados, cuyas estipulaciones son las que deben servir de base para la resolución de este negocio, se acordó á la Compañía una subvención por un *período fijo y determinado* que expira el día 5 de mayo de 1894.

En ninguna de las cláusulas de los contratos se modificaron esas condiciones de la subvención, ni se hizo salvedad alguna á ese respecto, ni se consideró siquiera el caso de que debiera suspenderse por alguna causa el pago de ella.

El artº 1º de ambos contratos está redactado en la misma forma, concediendo la subvención por un período fijo y en términos generales.

En el artº 2º de la ley de dicho 29 de 1883 que aprobó el primer contrato, se establece que la Compañía contrae para con el Estado, *por el tiempo que dure la subven-*

ción, las obligaciones que se enumeran en detalle, y que se refieren á servicios de navegación en el Pacífico desde los canales de Chiloé hasta el Callao.

En los siguientes artículos se establecen y reglamentan otras obligaciones sobre transportes de correspondencias de empleados, de tropa y de carga, y particularmente la de *poner á disposición del Gobierno los buques y sus tripulaciones para el desempeño de cualquier comisión de guerra*, cada vez que el Gobierno lo exija:

En el artº 18 se estipuló que en este último caso, el Gobierno pagaría el flete ó arrendamiento con arreglo á la ganancia que atendida la calidad del buque, hubiera podido obtenerse en circunstancias normales, ó el que se fijara por peritos nombrados con ese objeto.

Esta estipulación fué modificada en el contrato de 1888. en los términos que textualmente reproduzco de la parte correspondiente del artº 2º que dice: «Si llegare el caso de que por causa de guerra ocupase el Estado los buques de la Compañía, queda estipulado desde luego, como cánón de arrendamiento, la suma mensual de diez y nueve chelines esterlinos por cada tonelada bruta, ó sea de carga efectiva, siendo todos los gastos de tripulación, equipo etc. de cuenta exclu-

«siva de la Compañía, con excepción del carbón que será de cuenta del Estado.»

Se consultan pues en los contratos dos obligaciones pecuniarias, dos clases de pago, la una de carácter permanente, por todo el tiempo que duren los contratos, y la otra accidental, en ciertos y determinados casos que pueden presentarse ó nó. La primera es ordinaria, y extraordinaria la segunda.

La primera corresponde á las obligaciones tan numerosas y de tan diversa naturaleza que contrajo la Compañía para el servicio del Estado y del comercio en general, y aún al propósito de proteger y formentar el desarrollo de la Compañía.

Subsistiendo esas obligaciones, ó por lo menos algunas de ellas, durante todo el tiempo de la vigencia de los contratos, es evidente que la subvención debe pagarse también durante todo ese período.

Por la inversa el pago del flete ó arrendamiento de los vapores, solamente tiene lugar cuando el Estado dispone de una ó más de las naves de la Compañía.

Pero el pago del flete ó arrendamiento no exime ni puede eximir al Gobierno del pago de la subvención, como lo juzga el Tesorero fiscal.

Este funcionario, informando sobre su negativa de pagar la subvención apunta en

primer lugar la siguiente:

«Porque, dice textualmente, no he estimado que tenga derecho la Compañía á la «subvención, en razón de que estando los «vapores ocupados en su mayor parte en un «servicio por el cual debe cobrar un arrendamiento en virtud del artº 8 de la ley de 1º «de febrero de 1888, no ha podido prestar «los servicios por los que se le subvenciona, «como ser transporte de empleados, correspondencia y carga oficial.»

Según el criterio del Tesorero indicado, es incompatible el pago de la subvención con el de arrendamiento; pagándose este no puede abonarse la subvención.

Esa opinión es manifiestamente errada porque ni está en armonía con las estipulaciones del contrato ni corresponde al propósito á que obedece la subvención, y además está fundada en un error evidente.

En primer lugar no es efectivo que la subvención acordada á la Compañía es solamente en pago del transporte de empleados, de correspondencia y de carga del Estado.

La subvención corresponde en general á todas las relaciones que la Compañía contrajo con el Estado, y al propósito que ya he indicado de proteger á una empresa nacional llamada á prestar inapreciables servicios al Estado en circunstancias extraordinarias.

Aquellas relaciones nacen de las obligaciones de muy distinta naturaleza que contrajo la Compañía, como las siguientes:

Hacer la navegación desde Panamá hasta Puerto Montt.

Conducir correspondencia, empleados, tropa y carga.

Proveer de carbón á las naves de guerra del Estado en los puertos en que la Compañía tenga depósitos de ese artículo.

Poner la flota á disposición del Gobierno en los casos de guerra.

Mantener un capital social de tres millones de pesos.

Aumentar su flota con un vapor rápido de primera clase.

Etc. etc. etc.

La sola enumeración precedente desvirtúa en absoluto la razón alegada por el Tesorero fiscal para negar el pago de la subvención.

La Compañía ha cumplido las obligaciones que le impone el contrato, y solamente ha dejado de cumplir algunas que son incompatibles con otras de carácter preferente.

En efecto nadie podrá sostener que la Compañía haya negado el carbón á las naves del Estado, que no tenga el capital social indicado, que no posea el vapor rápido que se obligó á adquirir, etc. etc.

Es cierto que durante algunos meses no pudo hacer el servicio de navegación en la forma ordinaria, ni á conducir la correspondencia y la carga, pero ello no importa infracción del contrato, porque esa interrupción fué ocasionada por fuerza mayor y á la vez para dar cumplimiento á otra obligación que es de carácter preferente, y que excluye el de todas las demás, como es el de poner la flota á disposición del Gobierno para operaciones de guerra.

Si esta obligación, por su naturaleza hace imposible el cumplimiento de las demás, es evidente que la Compañía no incurre en infracción del contrato suspendiendo los servicios que aquella impide prestar.

Obligación alternativa dice el artº 1499 del Código Civil es aquella por la cual se deben varias cosas, de tal manera que la ejecución de una de ellas exonera de la ejecución de las otras.

Aunque en general, la elección de la obligación que debe cumplirse corresponde, al deudor, en el presente caso ella es incumbencia del Gobierno, y por tanto exigiendo este el cumplimiento de poner los vapores á su disposición queda exonerada la Compañía del cumplimiento de las demás obligaciones incompatibles con aquella.

Ello es obvio y elemental.

Es también enteramente desautorizada la pretensión de que no se deba la subvención cuando el Gobierno tenga que pagar flete de arrendamiento por los vapores de la Compañía.

Quiero suponer el caso menos favorable para esta, como es el que toda la flota esté ocupada por el Gobierno, y que deba por consiguiente el flete por todos los vapores.

En este caso se debe á la vez la subvención y el flete ó arrendamiento de cada nave.

Se debe también el flete ó arrendamiento de cada vapor porque él corresponde particularmente al uso de cada una de las naves.

Ni siquiera existe la más insignificante razón ni aun de equidad, para sostener que el pago de arrendamiento excluye el de la subvención.

En efecto, mientras el Gobierno no ocupa la flota, la Compañía recibe la subvención y además el flete que paga el comercio por acarreo de carga y por transporte de pasajeros.

Ocupados los vapores por el Gobierno deja de percibir la Compañía los beneficios que le produce el comercio, los cuales le son indemnizados por el Estado en la forma establecida en el artº 8º de la ley de 1º de febrero de 1888, que reemplazó á la fijada en el artº 18 del contrato á que se refiere la ley de 29 de diciembre de 1883.

En uno y otro caso, esto es, sea que la flota esté ó no ocupada por el Gobierno, la Compañía recibe á la vez la subvención y el flete ó arrendamiento de cada vapor, con una sola diferencia que en un caso percibe el arrendamiento del Estado y en el ótro lo percibe del comercio.

Para reforzar más si es posible, aquella conclusión haré presente que según los contratos vigentes, el pago de la subvención es por un plazo fijo que expira en 1894, y que no se establece en ellos que deba suspenderse por algún motivo.

Si se hubiera tenido la intención de suspender el pago de la subvención desde la ocupación por el Estado, de uno ó más de los vapores de la Compañía, se habría fijado sin duda la parte de la subvención que debía dejarse de pagar por cada vapor, pues no puede producir los mismos efectos la ocupación de una sola nave que la de toda la flota.

Además en otra ocasión análoga, después de la guerra con el Perú y Bolivia, hubo necesidad de liquidar cuentas con la Compañía por el servicio que prestó la flota, y rigiendo entonces el contrato aprobado por ley de 6 de Agosto de 1874, cuyas estipulaciones respecto de la subvención y del servicio en caso de guerra son idénticas á las de los contratos posteriores, no se puso

en duda el derecho de la Compañía para percibir la subvención y el arrendamiento.

El artº 1º del contrato de 1874, asignaba como el de 1883, una subvención á la Compañía, por un plazo fijo y determinado.

Por el inciso 5º del artº 8º del contrato de 1874, contrajo la Compañía la misma obligación estipulada en el incº 4º del artº 17 del contrato de 1883, de poner á disposición del Gobierno las naves y sus tripulaciones para el desempeño de cualquiera comisión de guerra.

En una palabra; en una situación análoga á la presente y regida por los mismos preceptos, la Compañía y el Gobierno entendieron y aplicaron de la misma manera el contrato, y se pagó á la primera sin oposición, la subvención hasta la expiración del plazo y el arrendamiento ó flete correspondiente á cada uno de los vapores ocupados por el Gobierno.

Y no puede ser de otra manera, porque para sostener lo contrario, esto es que el pago del flete excluye el de la subvención, es menester olvidar que ese flete ó arrendamiento que paga el Estado, es el que la Compañía deja de percibir, del comercio durante el tiempo que el Gobierno ocupa los vapores.

Ello es incuestionable, y espero que así ha de declararlo V. S.

IV

La otra alegación aducida contra el pago de la subvención á la Compañía que represento, está fundada en que algunos de los vapores estuvieron al servicios del gobierno de Balmaceda por *obra de fuerza mayor*, y en que el Mapocho y talvez otro vapor más, fueron puestos voluntariamente por la Compañía á las órdenes de la Dictadura.

Este cargo que se hace á la Compañía Sud-Americana es por demás injusto.

Es público y notorio que la Compañía no sirvió á la Dictadura, y que para conseguir la adhesión que sus representantes se negaron á prestar desde el primer momento al régimen dictatorial, fué necesario encarcelar primero y extrañar del país en seguida á su gerente; fué menester también reducir á prisión al segundo jefe de la Compañía y perseguir á los Directores que no apoyaban á la Dictadura, para reemplazarlos por individuos más complacientes, y conseguir los servicios que no se habrían obtenido de otra manera.

Es público y notorio también que la Compañía, en cuanto fué posible dado el régimen que imperaba en el país, sirvió de la manera más eficaz á la causa del Congreso, contri-

buyendo con elementos sin los cuales habría sido enteramente imposible el restablecimiento del régimen legal.

Las pruebas de ello son demasiado notorias y elocuentes.

Es sabido que el ejército que hizo sucumbir á la Dictadura en Concón y la Placilla, fué trasportado á Quintero en los vapores Aconcagua, Maipo, Amazonas, Cachapoal, Copiapo, Limarí, y Biobio de la Compañía que represento.

No necesito asegurar que esas naves prestaron servicios que fueron decisivos para el triunfo, puesto que sin ellos no habría sido posible la expedición al sur.

Los empleados de la Compañía fueron decididos servidores de la causa del Congreso, hasta el extremo de haber necesitado el Dictador perseguir y encarcelar á los principales para poder neutralizar su acción.

El Maipo fué arrebatado al Gobierno de Balmaceda con la complicidad necesaria de los primeros empleados de la Compañía.

El mismo Gobierno que reemplazó al de Balmaceda, reconociendo la patriótica actitud de algunos empleados de la Compañía, se creyó obligado á expresar sus agradecimientos en la forma más autorizada, como lo acreditan dos oficios dirigidos al gerente señor Lyon.

El primero fué despachado por el señor don Manuel Antonio Matta, ministro de Relaciones Exteriores.

Consta en él que habiéndose pretendido remunerar con mil Libras esterlinas los muy importantes servicios que prestó al agente confidencial del Gobierno de Iquique en Lima, el agente de la Compañía don Carlos Mackennie con el objeto de impedir que zarpara el Mapocho del Callao, el agraciado rehusó la remuneración expresando que le bastaba la satisfacción de haber servido á la causa del Congreso.

Tan importantes y eficaces serían los servicios del agente de la Compañía, que el Gobierno se consideró obligado á reconocerlo practicamente y del modo más elocuente que es posible imaginarlo.

Y sin embargo el mismo caso que motivó esa manifestación, ha servido de fundamento para el más grave de los cargos formulados contra la Compañía.

Más tarde, el 22 de Febrero último, el señor ministro de la guerra y marina, don Ventura Blanco dirigió un oficio al Gerente de la Compañía que represento concebido en los términos siguientes:

«Han llegado á conocimiento de este Ministerio los patrióticos servicios prestados en las maquinarias del monitor Huáscar

«para facilitar su salida de Valparaíso el 8
«de Enero de 1891 por los señores Nicolás
«Mac-Inlyre y Juan de Dios Rocuant.

«El Ministerio de mi cargo se complace
«en reconocer y estimar el contingente lleva-
«do al triunfo constitucional por los expre-
«sados señores, y aplaude el desinterés de
«ellos, ya que sus servicios no podrían
«tener remuneración alguna.....»

Esas piezas me excusan de refutar los
cargos á que antes he aludido, y que sola-
mente han podido hacerse ignorando ó habien-
do olvidado los medios que puso en práctica
el Gobierno de Balmaceda para conseguir
adhesiones y para hacer ineficaz la acción de
los ciudadanos que no le eran alictos.

La Compañía Sud-Americana de Vapores,
cuya adhesión incondicional le era indispen-
sable para resistir al ejército organizado en
Iquique, fué objeto de toda clase de violen-
cias y atropellos cometidos en la persona de
los empleados adictos á la causa del Congreso.

El Gobierno Dictatorial no podía disponer
á su antojo de los elementos de la Compañía
mientras estuviera dirigida por empleados
adictos á la causa del Congreso, y por eso
resolvió separarlos de sus puestos por medio
de la fuerza, consiguiendo así solamente
sus propósitos.

Los actos y adhesiones obtenidos de esa

manera no pueden excusar el cumplimiento de obligaciones establecidas en un contrato, porque la fuerza mayor exime de toda responsabilidad al contratante que contra su voluntad deja de cumplir lo pactado.

Pero hay además consideraciones de otro orden que abonan la reclamación de la Compañía.

Esta tiene su asiento en Valparaíso, y ahí están radicados sus intereses.

Todo el territorio desde Coquimbo al Sur estuvo sometido al Gobierno de Balmaceda, que implantó y mantuvo su régimen por medio de la fuerza, atropellando y violando todos los derechos y garantías constitucionales.

Fué un gobierno de hecho arbitrario y cruel, que ejerció su autoridad sin traba de ninguna clase.

La Compañía Sud-Americana como todas las instituciones y personas radicadas en el territorio sometido á ese Gobierno, no pudieron sustraerse á sus disposiciones y fueron víctimas de sus atentados.

No tenían los medios de resistir á la fuerza, ni podían hacer valer sus derechos, porque el imperio de las leyes estaba suspendido y los tribunales clausurados.

Por lo mismo que la autoridad que se ejercía, procedía de un gobierno cuya acción y atribuciones, eran ilimitadas, no fué dado

á la Compañía oponerse ni resistir á los abusos y arbitrariedades que se ejecutaban.

No fué posible siquiera que la Compañía desconociera á ese Gobierno que lo era de hecho y que lo fué en todo el país desde la provincia de Coquimbo por el norte hasta Punta Arenas por el sur, y por consiguiente todos los actos ejecutados bajo la presión de la fuerza, eximen de responsabilidad á la Compañía.

Más aun, el gobierno de Balmaceda que fué en realidad el Gobierno del territorio que él ocupó hasta fines de Agosto, representaba al país aunque ilegalmente, y sus actos como los de todo gobierno de hecho, obligan y comprometen al país.

No me parece necesario manifestar que en el hecho y en el derecho, el Gobierno de Balmaceda fué hasta su derrocamiento, el representante del Estado en todo el territorio dominado por su ejército, y con relación á todos los actos y contratos que debían cumplirse en dicho territorio.

Así lo prueba el reconocimiento que se ha hecho de las obligaciones contraídas por dicho gobierno y el pago de deudas originadas por actos ó contratos que él celebró.

El vicio de origen de un gobierno, ó el atropello que él hace de las leyes no le quitan su carácter de representante del país mientras

tiene elementos para mantenerse y dominarlo.

No creo que se pongan en duda esos principios de derecho internacional privado, y por eso me limito por ahora á insinuarlos solamente, para dejar establecido que los hechos que se alegan, para excusar el pago de la subvención, no tienen importancia legal, tanto porque fueron impuestos por la fuerza, cuanto porque el Gobierno de Balmaceda era el que de hecho imperaba en el sur del país y el que representaba la autoridad del Estado.

Si el representante fiscal impugna esas doctrinas y las consecuencias que de ellas deduzco, manifestaré á V. S. con más determinimiento la exactitud de los principios que yo sustentó.

V

Antes de terminar debo hacer otras consideraciones de carácter general que han de influir en la apreciación de la demanda.

Sirviendo como ha servido la flota de la Compañía á la causa del Congreso, y contribuyendo con elementos importantísimos al triunfo sobre el ejército de Balmaceda y al restablecimiento del imperio de las instituciones, es por demás irritante que la protec-

ción que por tantos motivos se debe á la Compañía se convierta en marcada hostilidad, creándole una situación difícil y dejándola á merced de los contratiempos ya felizmente dominados.

He dicho, y es innecesario repetir que la flota de la Compañía es el auxiliar indispensable de la Armada Nacional en todos los casos de conflicto exterior, y que debe y tiene necesidad el Estado de asegurarse su cooperación.

Esa fué la razón determinante de la subvención de que actualmente goza la Compañía.

Si se le retira esa protección, manteniendo la asignación á las Compañías extranjeras, no es ni puede ser dudoso que los accionistas de la Compañía Sud-Americana renunciarán á enarbolar en sus naves el pabellón chileno, que en vez de ser beneficioso suele ser perjudicial como lo habría sido en el año último si no se le paga la subvención.

Basta una simple comparación entre la suerte de la Compañía Inglesa y la de la que yo represento, durante la revolución, para que se comprendan mis palabras.

La Compañía Inglesa, á pesar del trastorno y perturbación que produjo la revolución, continuó recibiendo la asignación del Estado y haciendo el servicio ordinario, amparada por la bandera de sus naves. No sufrió moles-

tias de ninguna clase, y si algún perjuicio se le infirió, fué indemnizada liberalmente.

La Compañía Sud-Americana, por razón de su nacionalidad, sufrió desde el primer momento todas las consecuencias y rigores de la situación. Se ocuparon sus naves por uno y otro gobierno, se le negó el pago de la Subvención, se encarceló y persiguió á sus empleados, y después de restablecido el régimen legal, se le desconoce todavía el derecho á percibir la subvención y se le hacen imputaciones que hieren la delicadeza y el patriotismo de los representantes de la Compañía.

Si esas consecuencias son producidas por la bandera que enarbolan las naves de la Compañía, y si con otra bandera no las habría sufrido, es evidente que á la Compañía no le conviene la nacionalidad de que siempre se han enorgullecidos los accionistas chilenos.

Es menester considerar esta cuestión bajo el punto de vista del interés nacional, y no hacer actos de hostilidad á la única empresa nacional de navegación que ha sido y debe ser siempre el auxiliar obligado de la Armada para la defensa de la nación.

Debe tenerse presente también la manera como la Compañía cumple sus obligaciones y los esfuerzos que hace para estar en aptitud de servir la misión de carácter nacio-

nal que le corresponde.

He dicho antes que el contrato que celebró la Compañía con el Estado en el año 1888, se obligó aquella á adquirir un vapor rápido de mil quinientas toneladas, cuya adquisición era indispensable para toda clase de operaciones.

Pues bien la Compañía no se limitó á cumplir lo pactado sino que para satisfacer todas las necesidades, adquirió dos vapores de aquellas condiciones, el Aconcagua y el Imperial, que prestan importantes servicios al comercio y que son capaces de servir satisfactoriamente como naves de guerra, según lo manifestaron practicamente en la última campaña.

Esas consideraciones de carácter moral si se quiere pero no por eso sin valor, deben tenerse presente al pronunciarse sobre la demanda.

Concluyo pidiendo

Á V. S. que se sirva tener por deducida esta demanda contra el Estado, y declarar en definitiva que debe pagar á la Compañía que represento la cantidad de doscientos mil pesos (\$200.000) á que asciende la subvención adeudada, correspondiente á un año contado desde el 5 de Noviembre de 1890 hasta igual fecha de 1891, y los intereses respectivos desde el vencimiento de cada cuota trimestral.

Otrosí digo; que según lo expuesto en lo principal, está insoluta la subvención correspondiente á todo un año, desde el 5 de Noviembre de 1890 hasta igual fecha de 1891, á pesar de que el período de la revolución, durante el cual se originaron las causas que han determinado la suspensión del pago de la subvención, no fué sino de ocho meses.

En los cuatro restantes, ó sea en Noviembre y Diciembre de 1890 y en Setiembre y Octubre de 1891, la Compañía hizo todos los servicios á que está obligada, y practicamente se ha reconocido por las autoridades la vigencia de todas las estipulaciones de los contratos de 1883 y de 1888.

En efecto el 5 de febrero último se venció la primera cuota de la subvención correspondiente al año corriente, y se pagó á la Compañía cuando la reclamó.

Ha hecho la Compañía desde el primer día de Setiembre el acarreo de correspondencia, la conducción de tropas en gran cantidad, etc. etc. y se han pagado esos servicios en conformidad á las bases de los contratos.

Siendo así, no veo inconveniente para que desde luego se resuelva el pago de la subvención correspondiente á los cuatro meses indicados, durante los cuales no hubo causa alguna para dejar de pagarla.

Si como lo espero, el representante fiscal

está de acuerdo conmigo en este punto, se decretaría el pago de sesenta y seis mil seiscientos sesenta y seis pesos 65/00 (66.666,66) y quedaría limitada la demanda al saldo de ciento treinta y tres mil trescientos treinta y tres pesos 34/00 (\$ 133.333,34).

Ruego por tanto

Á V. S. que oyendo al representante fiscal sobre esta petición, se sirva mandar pagar desde luego la suma indicada.
