

# Sesion 8.<sup>a</sup> (extraordinaria) en 28 de Octubre de 1902

## PRESIDENCIA DEL SEÑOR LAZCANO

### SUMARIO

Acta: Se da lectura a la de la sesion anterior i es aprobada.  
—Cuenta: Oficio del señor Senador Rozas con que acompaña una solicitud del reverendo padre frai Pedro José Mansilla, superior i misionero de Carahue, en que pide se le conceda una subvencion de siete mil pesos para iniciar la construccion de una iglesia.—Se acuerda pedir cinco mil pesos para gastos de Secretaria.—Continúa la discusion de la partida 88.<sup>a</sup> del presupuesto del Interior i hacen uso de la palabra los señores Eastman, Balmaceda, i Blanco.—Se suspende la sesion.—A segunda hora se lee un telegrama de varios comerciantes relativo a los fletos de los vapores de las Compañías Inglesa i Chilena.—Continúa la discusion de la partida 88.<sup>a</sup> i hacen uso de la palabra los señores Blanco i Barros Luco (Ministro del Interior).—Queda con la palabra el señor Blanco i se levanta la sesion.

#### Asistieron los señores:

Balmaceda, Elias	Reyes, Vicente
Ballesteros, Manuel E.	Rozas, Ramon Ricardo
Bannen, Pedro	Saavedra, Cornelio
Blanco, Ventura	Silva Cruz, Rainundo
Eastman, Adolfo	Silva Ureta, Ignacio
Echeverría, Leoncio	Valdes Cuevas, Antonio
Errázuriz, Javier	Varela, Federico
Errázuriz Urmeneta, R.	Vial, Alejandro
Guzman I., Eujenio	Villegas, Enrique
Irarrázaval, Carlos	Walker Martínez, Carlos
Latorre, Juan José	I los señores Ministros del
Mac-Iver, Enrique	Interior, de Relaciones Es-
Matte, Ricardo	teriores i Culto, Justicia e
Ossa, Manuel	Instruccion Pública.

#### Se dió lectura a la siguiente acta:

«SESION 7.<sup>a</sup> EXTRAORDINARIA DEL 27 DE OCTUBRE DE 1902

Asistieron los señores Lazcano, Balmaceda, Ballesteros, Bannen, Barros Luco, (Ministro del Interior), Blanco, Eastman, Echeverría, Errázuriz Urmeneta, Guzman Irarrázaval, Irarrázaval don Carlos, Latorre, Mac-Iver, Matte don Ricardo, Ossa, Reyes, Rozas, Saavedra, Silva Cruz, Silva Ureta, Varela, Vial, Villegas, i Walker

Martinez, i el señor Ministro de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion.

Aprobada el acta de la sesion anterior, se dió cuenta de lo siguiente:

#### Oficios

Uno de la Honorable Cámara de Diputados en el que acusa recibo del que le dirijió el Senado participándole la eleccion de los señores don Fernando Lazcano i don Federico Puga Borne para Presidente i vice-Presidente de esta Cámara.

Se mandó archivar.

Otro de la Municipalidad de Santiago en el que solicita la autorizacion del Senado para emitir bonos municipales del ocho por ciento, estimados a la par, hasta por la suma de quince mil pesos, para pagar el precio del terreno comprado a don Manuel Muñoz Beltran, en la Alameda de la Delicias, de esta ciudad, a fin de rectificar el trazado de la calle de Lira.

Pasó a la Comision de Gobierno.

#### Solicitudes

Una de monseñor José Fagnano, a nombre de la «Comision Fiscal de Fábrica de la Iglesia Parroquial de Punta Arenas», en la que pide se consulte en el Presupuesto respectivo la cantidad de sesenta i dos mil quinientos setenta i nueve pesos, que se ha obtenido a préstamo para finalizar los trabajos de dicha iglesia.

Se mandó tener presente en la discusion del presupuesto del Culto.

En conformidad al acuerdo celebrado en sesion de 24 del corriente, se puso en discusion jeneral el proyecto de lei, inicia-

una sola vez, para adquisicion i reparacion de material, fué aprobada por dieziseis votos contra tres.

La del señor Latorre para que se consulte un ítem de mil pesos, como auxilio al Cuerpo de Bomberos de Viña del Mar, fué aprobada por trece votos contra seis, absteiniéndose de votar el señor Vial.

La del señor Balmaceda para que el ítem 2,987, al Cuerpo de Bomberos de Iquique, se eleve de diez mil a doce mil pesos, fué aprobada por once votos contra nueve.

Vota la la indicacion del mismo señor Senador de Tarapacá para que el ítem 2,988, al Cuerpo de Bomberos de Antofagasta, se eleve de tres mil a cinco mil pesos, resultaron diez votos por la afirmativa i diez por la negativa.

Repetida la votacion, fué aprobada dicha indicacion por once votos contra nueve.

La partida 86, «Jubilados», se dió por aprobada con las indicaciones de la Comision.

La partida 87, «Pensiones pías», fué aprobada tal como aparece en el proyecto orijinal.

Considerada la partida 88, «Subvenciones a vapores», el señor Rozas pidió que se pronunciara la Sala acerca de la indicacion formulada por su Señoría, en sesion de 24 del corriente, para que se consultara un ítem de cuatro mil ochocientos pesos, con el objeto de subvencionar a la casa de Hube i Achelis de Puerto Montt, por su servicio de correos con la República Arjentina por la vía de Pérez Rosales i Nahuelhuapi.

El señor Ministro del Interior espuso que el contrato acerca del servicio a que se ha referido el señor Senador de Llanquihue habia terminado i que ese servicio no estaba comprendido en el ítem 1,023, relativo al importe de los contratos para conduccion de correspondencia.

Agregó el señor Ministro que si el Senado aprobaba el ítem propuesto por el señor Senador de Llanquihue seria necesario consultarlo en la partida en debate.

Despues de haber el señor Ossa apoyado la indicacion del honorable Senador de Llanquihue, el señor Ministro del Interior pidió que el ítem propuesto por el señor Rozas se redactara en los términos siguientes:

«Item ... Subvencion para el servicio de correos con la República Arjentina, por la vía de Pérez Rosales i Nahuelhuapi, i para la navegacion del lago de Todos Santos. L. P. de 1903..... \$ 4,800»

El señor Mac-Iver hizo algunas observaciones con motivo de las subvenciones que se dan a determinadas compañías de vapores.

Usaron en seguida de la palabra sobre el particular los señores Ministro del Interior, Ossa, Villegas, Varela i Mac-Iver, habiendo el señor Varela fundado su voto negativo a los ítem 3,166 i 3,167, que consultan subvenciones a la Compañía Sud-Americana de Vapores.

Siendo avanzada la hora, se levantó la sesion.»

*Se dió cuenta:*

Del siguiente oficio del señor Senador de Llanquihue:

«Santiago, 28 de octubre de 1902.—Excelentísimo señor:—A fin de que llegue a manos de S. E. el Presidente de la República la adjunta solicitud, que le dirige el Reverendo Padre que tiene a su cargo la *mision de la Inmaculada Concepcion de Carahue*, tengo el honor de pedir le sea enviada con tal objeto al señor Ministro del Culto.

Dios guarde a V. E.—*Ramon Ricardo Rosas*, Senador por Llanquihue.»

La solicitud<sup>a</sup> que se refiere el oficio anterior dice como sigue:

«Excelentísimo señor:

«Frai Pedro José Mansilla, misionero Franciscano de la Mision de la Inmaculada Concepcion de Carahue a S. E. respetuosamente espongo:

Que la situacion actual porque atraviesa la casa misional de mi cargo, en lo material del edificio, es por demas crítica como angustiosa. No me detendré en esponer a S. E. las partes del edificio que amenazan casi ruina, pues seria tarea mui enojosa: bástame por tanto decir a S. E. que despues de algunas reparaciones hechas antes de ahora, la mayor parte del edificio pide pronto reparo.

Tambien hago ver a S. E. que pienso dar pronto principio a los cimientos de la iglesia misional; a lo que no me detendré

en manifestar a S. E. la pobreza de mis escasos recursos como la importancia de un establecimiento como este en esta comuna, *pueblo histórico* i, que es de algun porvenir en los venideros tiempos, pues el que no se escapa al alto e ilustrado criterio de S. E.

Antes de terminar debo manifestar a S. E. que rejento en esta mision una escuela educandista para indijenas como tambien para los hijos de los habitantes de esta comuna, con matricula de 81 alumnos i con una asistencia diaria de 66 a 70, cuyo edificio es provisional i se halla un tanto deteriorado, i que por falta de necesarios recursos no he podido refaccionar. De los servicios que presta ésta, el departamento de la Nueva Imperial es testigo, en particular la comuna de Carahue, lugar de mi residencia.

Tócame no mas, Excelentísimo señor, hacer presente esta mi crítica situacion, implorando el alivio de aquel que misericordiosamente puede remediarlo. Me permito no otra cosa que tocar las puertas de la ya mui reconocida jenerosidad de S. E. jamas desmentida i amantes de ocupar el primer i mas alto puesto de nuestra cara República. El auxilio necesario para el comienzo de la iglesia i demas refacciones que pienso emprender cuanto antes en la mision de mi jurisdiccion, no debe bajar de siete mil pesos segun cálculo prudente de peritas personas en lo particular.

Por lo tanto,

A S. E. encarecidamente suplico se sirva concederme la suma de siete mil pesos para el fin ya indicado; quedando con la mas llena confianza de ser mi súplica escuchada por S. E., quedo haciendo votos por S. E. para que Dios lo proteja en el buen acierto de su Gobierno, en nuestra República que tan tranquilo descansa en su poder, cuya confianza me anima i me abriga.

Es gracia.

Dios guarde a V. E.—*Frai Pedro José Mansilla*, Superior i Misionero de Carahue.

*Se acordó dirigir el oficio respectivo a nombre del señor Senador de Llanquihue.*

El señor LAZCANO (Presidente).—¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra?

El señor EASTMAN.—¿Continúa la discusion de la partida en debate, o estamos todavía en los incidentes?

Pregunto esto porque desearia decir dos palabras o propósito de las subvenciones a las compañías de vapores.

El señor LAZCANO (Presidente).—Estamos todavía en los incidentes, señor Senador. Oportunamente concederé la palabra a Su Señoría.

¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra ántes de la órden del dia?

¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

Terminados los incidentes.

Continúa la discusion de la partida 88, «Subvenciones a vapores.»

Puede usar de la palabra el honorable senador de Coquimbo.

El señor EASTMAN.—He pedido la palabra para fundar mi voto que será favorable a la partida en debate.

Abundo, señor Presidente, en los conceptos emitidos en la sesion de ayer por el señor Ministro del Interior, i aunque respeto mucho las razones i el modo de pensar de los señores Senadores que han terciado en el debate, me permito emitir los mios aunque no sea mas que para llenar un deber de idalgua respecto de la Compañía Inglesa de Vapores en el Pacifico, que por jestioniones del señor Wheelright inició su carrera de Valparaiso a Panamá en los vapores *Chile* i *Perú* de quinientas toneladas cada uno, allá por los años de 1842, i que mediante sus capitales i sus esfuerzos, el comercio chileno ha ido recibiendo mayor incremento de dia en dia i el servicio de la Compañía tambien ha ido mejorándose a medida que las necesidades del comercio de la costa lo han ido exijiendo.

En 1868 tuve ocasion de jestionar ante el Gobierno con Mr. Perio, ajente jeneral de la Compañía entónces residente en el Callao, siendo Ministro del Interior el señor Covarrúbias, el establecimiento de la línea de vapores por el estrecho de Magallanes, abriendo así esa nueva arteria para la salida de los productos de Chile i demas repúblicas del Pacifico, mediante una subvencion anual de cien mil pesos durante diez años, iniciándose la línea con los vapores *Magallanes*, *Patagonia*, *Araucanía* i *Cordillera* de 1,800 toneladas, siendo los que actualmente hacen esa carrera magníficos vapores de 5,000 toneladas, dos de los cuales entiendo deberán ser reemplazados por otros que se construyen de 8.000 toneladas.

Los beneficios que esta línea de vapores ha reportado al pais como las otras seis

que existen actualmente, son ~~ciertas tantas~~ fuentes de verdadera riqueza para un país, puesto que toda ellas tienden al desarrollo de la riqueza pública i es mui justo que el Gobierno remunere sus servicios.

No es, pues, falta de competencia la que falta para que el público esté garantido i yo creo que lo está por cuanto he tenido repetidas veces la ocasion de palpar el servicio de a bordo i la disciplina que se observa, que es garantía de seguridad para los viajeros.

Yo no pretendo sostener que los servicios de las compañías subvencionadas por el Estado sean perfectos, pero desde que está en su propio interes atraerse las simpatías del público, tengo el convencimiento, por lo que he visto, que ponen de su parte cuanto pueden porque la estadía a bordo de los viajeros sea agradable.

Por lo que hace a la Compañía Sud-Americana en cuyos vapores no me he tocado navegar, creo sin embargo, por su organizacion i su estado actual que ella hace honor a Chile, cuya bandera llevan sus vapores siendo ella garantía de seriedad en el cumplimiento de sus obligaciones con el Gobierno de Chile.

Respecto a las observaciones que hizo el señor Senador por Valparaiso a cerca del poco interes que demuestran las autoridades de la costa en cumplir su deber, facilitando a los vapores su pronto despacho de los puertos, estimo que son efectivas porque he tenido ocasion de presenciar esos abusos con desagrado natural de los comandantes de la naves.

El señor BALMACEDA.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor BALMACEDA.—He recibido, señor Presidente, un telegrama de Iquique, que pongo a la disposicion del señor Secretario para que se sirva darle lectura. Se refiere al comercio que hacen los vapores de la carrera, i viene firmado por numerosos vecinos i comerciantes de ese puerto.

El señor BLANCO.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor BLANCO.—Con motivo de esta partida «Subvenciones a vapores», habia pensado usar de la palabra antes de la orden del dia con el objeto de ocuparme de los decretos dictados por el Ministerio de Marina por los que se entregan a la

Compañía Sud-Americana de Vapores los vapores *Rancagua*, *Maipo* i *Angamos*.

Habia dudado si convendria o no para el mejor desarrollo i conocimiento del negocio ocuparme de él antes de la orden del dia o durante la discusion de esta partida, i he optado por hacerlo en esta última forma, tanto porque así no se retarda la discusion i despacho de los presupuestos, pues basta que se discutan durante quince sesiones para que pueda cerrarse el debate el 15 de noviembre, cuanto porque este asunto tiene perfecta atinjencia con la partida que está discutiéndose.

Conocidos son, señor Presidente, los decretos supremos de 1.º i 8 de octubre del corriente año.

Por el primero de estos decretos el Gobierno entrega, «entrega» esta es la palabra, los vapores *Rancagua*, i *Maipo* de ocho mil toneladas cada uno, a la Compañía Sud-Americana para destinarlos al tráfico entre Valparaiso i Europa o Estados Unidos.

La Compañía corre con los gastos de reparacion i mantenimiento de esos transportes; puede aprovechar el dique de Talcahuano pagando la mitad de lo que paguen otros buques por igual servicio i participará al Gobierno el veinticinco por ciento de las utilidades que perciba por la explotacion de dichos vapores.

El decreto de 8 de octubre da en arriendo el transporte *Angamos* a la misma Compañía por el cánon de doce mil pesos anuales pagaderos por trimestres vencidos.

Por ámbos decretos queda tambien obligada la Compañía a asegurar los tres buques estendiéndose la póliza a nombre del Gobierno.

En el decreto de 1.º de octubre se contempla la eventualidad de que el Gobierno o la Compañía puedan o quieran poner término al contrato, bastando al efecto dar aviso con seis meses de anticipacion.

Así es que el Gobierno de Chile no podría recuperar esas naves, en caso de guerra por ejemplo, sino dando aviso con seis meses de anticipacion; i en caso de tomarlas inmediatamente debe abonar los perjuicios i el lucro cesante.

En el contrato relativo al *Angamos* ni siquiera se contempla esta eventualidad. De manera que si Chile necesitara ese buque no podría recuperarlo sino en las mismas condiciones a que estan sujetos los demas buques de la Compañía Sud-Americana.

Este es, señor Presidente, e. *summum* de los contratos.

Veamos ahora los antecedentes.

Se presentó no hace mucho tiempo al Gobierno de Chile una solicitud firmada por numerosos caballeros, conocedores del comercio algunos, i muy conocidos de las necesidades de la navegacion los otros, i todos muy interesados en que la Compañía de vapores nacionales no solo tuviera por objeto la navegacion del Pacífico sino que tambien se extendiera al Atlántico, dando así facilidades a nuestros productos para buscar mercados en el Plata i en Brasil.

Esta compañía proyectada se dirijió al Gobierno solicitando se entregaran dos vapores i ofreciendo adquirir nuevos buques i dar al Estado el veinticinco por ciento de las utilidades. Ofrecia además, i fíjese el Honorable Senado en este punto, rebajar los fletes a la mitad de lo que cobra la Compañía Sud-Americana.

Hai en este asunto, señor Presidente, tres puntos de vista importantísimos i dignos de llamar la atencion del Honorable Senado, i sobre los cuales es de esperar que el Gobierno dé esplicaciones claras.

Primero, i esto ya lo insinué cuando tuve el honor de solicitar los antecedentes de este negocio, la facultad del Ejecutivo para dictar decretos dando el uso de los vapores *Maipo* i *Rancagua* a la Compañía i el *Angamos* en arriendo.

Segundo, las ventajas e inconvenientes de estos contratos, aun aceptando que el Gobierno hubiera podido proceder válida i lejitimamente.

I tercero, ¿ha sido cuerdo, ha sido prudente abandonar en absoluto la posibilidad de crear una nueva compañía de vapores, mejorando el actual servicio, abaratando los fletes i facilitando así la esportacion de nuestros productos?

Esta nueva compañía nacional ¿acaso no habria resuelto el problema, tan discutido especialmente en estos últimos tiempos, que tanto ha preocupado la opinion i que tanto ha movido a las asociaciones i a los individuos, el problema de nuestras relaciones comerciales?

I este problema, señor Presidente, este importantísimo problema, está aun i desgraciadamente en el terreno de las teorías, sin que se haya avanzado nada a pesar de los dos tratados de comercio celebrados últimamente con el Brasil i el Ecuador, tratados que ni se han informado ni se han discutido en el Congreso.

Por consiguiente, en esta materia estamos todavía en el terreno de los deseos, de las simples expectativas, de las esperanzas i de los buenos propósitos.

Entre tanto, nuestro comercio con el extranjero se haya reducido a condiciones tales que apenas influimos en el mercado de cereales, muy poco en el de la minería, i algo solo en el del nitrato, i esto porque la naturaleza nos ha dado lo que ha negado a otros países.

Paso ahora a analizar los decretos de mi referencia.

¿Puede el Presidente de la República dar a un particular o a una compañía o sociedad que para el caso es lo mismo, los bienes nacionales?

¿Ha procedido dentro de la órbita de sus atribuciones constitucionales i legales?

Me anticipo, señor Presidente, a contestar que el Ejecutivo ha estralimitado sus facultades.

I para demostrarlo bastan ligeras observaciones.

El Presidente de la República administra el Estado i la Constitucion le señala los caracteres i límites de esa administracion, determinándole taxativamente cada una de sus funciones.

Igualmente nuestra Carta Fundamental ha señalado las atribuciones de los otros poderes públicos; i ha dicho además en términos generales, tan repetidos que no es posible olvidarlos, que «ninguna magistratura, nin una persona pueden atribuirse, ni aun a pretexto de circunstancias extraordinarias, otra autoridad o derechos que los que espresamente se les haya conferido por las leyes».

Por otra parte, en ninguna de las atribuciones que la Constitucion del año 33, cercenada el año 74, pero conservando en su esencia las mismas disposiciones respecto a las facultades del Ejecutivo, hai nada que autorice al Presidente de la República para disponer de los bienes nacionales en la forma que lo ha hecho.

Es cierto, se me dirá, que la idea de administrar supone el derecho de tomar ciertas medidas i ejecutar ciertos actos que no caben en los términos concretos i precisos del artículo 73; pero no habrá nadie que, dentro de las sanas doctrinas constitucionales, pueda creer que se llama administrar disponer de los bienes del administrado, disponer de su propiedad en beneficio de otro para que este otro lucre con esos bienes.

Decía, señor Presidente, que en ninguna de las atribuciones del Presidente de la República que se llaman: concurrir a la formación de las leyes; espedir decretos para su ejecución; velar por la conducta ministerial de los jueces; prorrogar las sesiones extraordinarias del Congreso; convocarlo a extraordinarias; nombrar i remover a los Ministros del despacho; nombrar los magistrados de los Tribunales de Justicia; presentar para los arzobispados, obispados etc., proveer empleos civiles i militares; destituir empleados: conceder jubilaciones, retiros, etc., cuidar de la recaudación de las rentas públicas; ejercer las atribuciones del patronato; i demas que no numero por no caer a los señores Senadores, en ninguna, repito, cabria la que el Gobierno ha ejercitado al espedir los decretos de 1.º i 5 de octubre.

Se ha dicho que la Direccion Jeneral de la Armada aconsejó esta medida, fundándose en que los vapores eran malos; sus máquinas gastaban mucho aceite, i su manejo necesitaba un personal mui numeroso. I en vista de esta declaracion, que se envió al mismo tiempo que la solicitud de la Compañía; solicitud que, dicho sea de paso, no se dirigió al Gobierno sino a la Direccion de la Armada, el Gobierno, en mérito del informe de esta oficina, espidió los decretos que me ocupo, aceptando las propuestas.

I nada mas; no hubo mas antecedente que ese informe de la Direccion Jeneral de la Armada; i eso bastó para que el Gobierno, olvidando que ni el costo del mantenimiento de sus vapores, ni la ventaja que podria obtenerse de su venta bastan para que el Presidente de la República se crea autorizado para disponer de los bienes nacionales sin previa autorizacion legislativa, eso bastó, repito, para que el Gobierno dictara esos decretos, contra los cuales se ha levantado, con rara uniformidad, toda la opinion del país que los ha condenado como inconvenientes e inconstitucionales.

Si la circunstancia del subido gasto que exige el mantenimiento de esos vapores se creyera aquí suficiente para entregarlos a una compañía habríamos sentado un precedente funesto. Tambien cuesta mucho el mantenimiento de los ferrocarriles, como que ha acarreado al Gobierno mil sabores i hasta han provocado crisis ministeriales i conmovido sensacionalmente la conciencia publica cuando se le han denunciado los abusos de su administracion.

Se dicen que sirven mal, que son improductivos i dispendiosos. Pues entónces vamos entregándolos a una compañía que ni siquiera haya presentado directamente sus propuestas el Gobierno sino que se haya dirigido al Estado Mayor ofreciéndose a hacer el embarque de tropas, en caso de guerra, con mucha oportunidad i discrecion, i a la Direccion de Ferrocarriles ofreciéndole que dará en retorno tres millones de pesos o el veinticinco por ciento anual, cifra que ya va siendo un poco cabalística. ¿Podria alguien creer, repito, que estaria dentro de las facultades del Gobierno el hacer estas enajenaciones? Si mañana los correos dejan pérdida ¿podria alguien sostener que el Gobierno puede entregar las casas construidas para su servicio, las balijas, los carros de transportes i todo el material existente a una compañía con la condicion de que esa empresa participara al Estado con el veinticinco por ciento de la utilidad que reporta aquel servicio?

Así, señor Presidente, haciendo ampliaciones en todo lo que no es negocio en materia de administracion, en todo lo que impone sacrificios i gastos, dentro de la teoria de que conviene entregar los vapores porque cuesta mucho su mantenimiento, podríamos llegar a la conclusion de que es lícito entregar todos los bienes nacionales a alguna compañía explotadora con el objeto de que los *administren*, que es la palabra empleada por la Compañía Sud-Americana.

Es cierto, señor Presidente, que cuando se trata de lo que podríamos llamar bienes muebles no se asusta la opinion publica como no se asusta muchas veces el Cuerpo Legislativo, porque los peligros son mui grandes, pero el precedente es funesto. Yo no sé cuánto cuestan estos vapores, pero me imagino que los tres han de costar cinco o seis millones de pesos de nuestra moneda.

Si el Presidente de la República no puede componer un camino, construir un puente; si la lei de réjimen interior, aun en el caso de desgracia nacional, de un incendio, de cualquiera otra calamidad pública que afecte la vida de los habitantes, no lo autoriza para gastar mas de dos mil pesos mientras no haya ítem en el presupuesto a que acudir, sin necesidad de seguir todas las tramitaciones establecidas por nuestras leyes de hacienda, me atrevo a preguntar si puede creerse que esté en las facultades del Presidente de la Repú-

blica el ceder estos vapores a una compañía con el objeto de que establezca una línea de navegacion que puede ser buena o mala i que será una quimera en cuanto la utilidad que por participacion va a reportar el Gobierno.

Yo noto, señor Presidente, que la opinion pública se alarma cuando en las Cámaras se hacen indicaciones para ausiliar a un hospital o a un cuerpo de bomberos, i se dice que gastamos mucho. Es justo, es conveniente que con tanto interes se mire cuanto se refiere a la fortuna pública i que se tiren los cordones de la gaveta. Pero, la opinion pública, por el hecho de no sacarse el dinero actualmente del tesoro ¿no ha de alarmarse cuando se entregan bienes que han costado millones de pesos para que una compañía de vapores aumente su flota, no para abaratar los fletes de nuestros productos al extranjero, sino para que se mantenga una tarifa como la que tenemos a Punta Arenas?

Yo insisto en creer que los decretos de 1.º i 8 de octubre son ilegales e inconstitucionales, que no entra en las facultades del Presidente de la República disponer de esos vapores, i que si la conveniencia pública aconsejaba celebrar aquellos contratos, debia el Gobierno seguir el camino que tomó cuando la proyectada cesion a la compañía nacional que estaba en vías de formarse con el objeto de establecerla en el Atlántico con escala en las Repúblicas del Plata i en el Brasil. El Gobierno sometió ese proyecto a la Cámara de Diputados, que lo envió a Comision. La Comision se reunió, con asistencia del señor Ministro del Interior actual, las opiniones se uniformaron i el informe debió presentarse antes de la clausura de las últimas sesiones ordinarias; yo no afirmo nada de esto por testimonio propio, sino que hablo por lo que he leído en la prensa sobre esas gestiones. Cuando el Congreso abrió de nuevo sus sesiones, el proyecto sometido a la Cámara de Diputados estaba ya relegado al olvido, habia sido escomulgado, como suele decirse, a velas apagadas. Ha la idea de la nueva compañía nacional duerme, i seguirá durmiendo siempre que se mantengan los dos decretos.

¿Por qué ocurrió el Gobierno a la Cámara de Diputados? Evidentemente porque creyó que no podia hacer este negocio dentro de sus propias i esclusivas facultades.

El señor EASTMAN.—Pero no estaba organizada esa compañía nacional. Hai

mucha diferencia entre entenderse con una compañía que funciona de largos años atras o con una que aun no se ha formado.

El señor BLANCO. — Perfectamente, pero no por eso cambia de aspecto el punto de vista constitucional i legal.

Yo debo hacer una declaracion jenérica: no he hablado con ninguno de los caballeros que promovian la formacion de la compañía nacional, ni he recibido inspiraciones de ellos, como tampoco de los accionistas e interesados en la Compañía Sud-Americana. No represento los intereses de los unos ni ataco a los otros. El asunto, como particular, como Ventura Blanco, no me importa; pero sí como chileno i como Senador.

El señor EASTMAN.—I yo me hallo en el mismo caso de Su Señoría.

El señor BLANCO.—Por consiguiente discurre como miembro del Congreso, porque así creo corresponder al derecho i al deber que tengo de vijilar la conducta funcionaria de las autoridades, guardando el respeto i las consideraciones que, a Dios gracia, he guardado siempre en los treinta años que han trascurrido desde que por primera vez ocupé un asiento en la Cámara de Diputados.

I hecha esta salvedad, que ha sido provocada por la interrupcion del honorable Senador de Coquimbo, continúo.

El Gobierno creyó que no estaba en sus facultades ceder los vapores a la nueva compañía, que aunque no estuviese formada todavía, al fin i al cabo trataba de establecer una línea mercantil abaratando en la mitad los fletes al Atlántico; i si eso creia ¿cómo pudo suponerse autorizado para cederlos a la Compañía Sud-Americana? ¿Acaso porque estaba en ejercicio? ¿O porque tenia contratos existentes con ella? ¿O porque tenia vapores en el Pacífico? Pero ¿acaso alguna de estas circunstancias o todas juntas agregan un ápice a las facultades del Gobierno, autorizándolo a celebrar contratos que él mismo habia estimado que requerian la intervencion del Cuerpo Legislativo? Ocioso es que yo conteste esta pregunta.

Hai todavía un precedente que revela cuál ha sido el procedimiento del Gobierno de Chile en casos análogos. Cuando durante el Gobierno del señor Santa Marta, solicitó la Compañía Sud-Americana una subvencion, pidió tambien, o se le ofreció por el Gobierno, la cesion del transporte *Amazonas*, i así se hizo, pero por medio de una lei de la República. Este

vapor *Amazonas* en el año 1891 fué tomado por el Gobierno, que tuvo que pagar a la Compañía la misma indemnización que por sus demás barcos; pero al fin i al cabo, la cesion habia corrido todos los trámites de un proyecto de lei, que fué aprobado i promulgado por aquel Presidente i su Ministro del Interior don José Manuel Balmaceda. Pero, en el caso actual, la entrega de los tres buques, en administracion o en arriendo, se ha resuelto únicamente por el Gobierno, i abandonado el camino que él mismo habia trazado cuando pensó contratar con la Compañía Nacional.

El Gobierno, repito, ha sido no solo asesorado, sino estimulado por la Direccion Jeneral de la Armada. Ha sido la Direccion la que recibió la propuesta de la Compañía i la recomendó al Gobierno previa audiencia del Consejo Naval, prestándole el Gobierno su aprobacion.

Si el acto es ilegal, vamos a ver si siquiera su utilidad es tan grande que moviera a cerrar los ojos i pasar un poco por alto el peligro de ver comprometido un principio constitucional. No es la indigestion constitucional la enfermedad que nos mata en nuestro pais. Por el contrario, cuando uno a veces llama la atencion para velar por el respeto a las instituciones, suele ser atendido con cierta sonrisa, cuando no es tildado de querer darse importancia o simplemente de candoroso por lo que dice. Con todo, es conveniente que en estos dias, cuando en todas partes se levanta la voz para condenar los escándalos municipales, demos el ejemplo de estudiar siquiera si los actos del Gobierno nacional menoscaban o no el respeto debido a la Constitucion i a las leyes, i si consultan el interes público.

I en este terreno, sostengo que, aun suponiendo que hubiera estado en las facultades del Presidente de la República entregar los trasportes a la Compañía Sud-Americana, o a cualquiera otra, el contrato no es conveniente i no ha resuelto ninguno de los problemas que interesaban a la nacion, i en cuya solucion estaba interesado el mismo Gobierno se gun se desprende del hecho de haber nombrado una comision para estudiar los tratados concluidos ya o simplemente incoados para encontrar fácil salida a nuestros productos.

Vamos a ver los contratos. Por el decreto de 8 de octubre, se da en arrendamiento el transporte *Angamos* por el tér-

mino de cinco años forzosos para ámbas partes, i con facultad de prorrogarse indefinidamente. Asi es que la duracion del arriendo puede ser de quince, de veinte años, al fin de los cuales un buque en constante navegacion talvez no sirve mas que para chata carbonera. El Gobierno, como se ve, no conserva la expectativa de recuperar el vapor sino al cabo de cinco años, o al fin de no se sabe cuantos mas, puesto que queda la puerta abierta para la renovacion indefinida del arriendo.

Ni siquiera se ha estipulado la condicion resolutoria para el caso de guerra, con el desahucio de seis meses pactado respecto de los otros vapores. De modo que si por alguna emergencia en las relaciones internacionales el Gobierno se viera en el caso de tomar el *Angamos* estando vijente el contrato, tendria que pagar íntegro el lucro cesante a que todo arrendador es obligado, cuando pone fin al arriendo estemporáneamente.

El *Angamos* queda, pues, en la condicion de los vapores de propiedad de la Compañía Sud-Americana. ¿Es esto conveniente? Como es que se olvidó poner siquiera la estipulacion del artículo 8.º del decreto de 1.º del presente que contempla el caso de que el Gobierno pida los vapores *Maipo* i *Rancagua* ántes del dia en que la Compañía deba devolverlos?

Se dirá que el horizonte internacional está despejado. Pues entónces; sino hemos de necesitar los buques, vendámoslos mas bien, que poniéndolos al martillo en Valparaiso no faltarian interesados, i el pais sacaria mas ventajas.

Empieza así el decreto de 8 de octubre, referente al *Angamos*:

«Santiago, 8 de octubre de 1902.— En vista del oficio que precede, decreto: Autorizase al Director Jeneral de la Armada para entregar a la Compañía Sud-Americana de Vapores el transporte nacional *Angamos*, bajo las siguientes condiciones:

«1.ª Dicho transporte será entregado a la Compañía con todo su equipo i material, esceptuándose únicamente sus armamentos i pertrechos de guerra, bajo inventario, una copia del cual quedará archivada en el conservador de bienes raíces.»

Luego se trata de un buque de guerra, desde que se habla de sacarle los armamentos i pertrechos de guerra. La nacion mas fuertes i poderosas no se privan así no mas de sus elementos de defensa, i nosotros lo hacemos con corazon lijero,

como si tuviéramos pólizas de seguros contra las eventualidades del porvenir.

Concluye el decreto:

«2.ª La Compañía pagará al Estado, por trimestres vencidos, arriendo a razon de doce mil pesos anuales i hará de su cuenta las reparaciones que el vapor requiera en su maquinaria, calderos, etc., para dejarlo i mantenerlo en perfecto estado de servicio, quedando al efecto facultada la Direccion Jeneral de la Armada para practicar las visitas e inspecciones que crea necesarias a este objeto.

«3.ª La Compañía asegurará dicho transporte en Europa o en el pais por el valor de veinte mil libras esterlinas, debiendo hacer extender las pólizas a favor del Gobierno i depositarlas en la Comisaría Jeneral de la Armada.

4.ª La duracion del arriendo será el término de cinco años, forzoso para ambas partes, i a su vencimiento podrá prorrogarse indefinidamente.

Terminado el arrendamiento, por acuerdo entre las partes, la Compañía se obliga a restituir el buque al Gobierno en el mismo perfecto estado, salvo el deterioro, ocasionado por el tiempo e por el uso i goce lejitimos.

Tómese razon, rejístrese i comuníquese.—RIESCO — Víctor Manuel Lamas.»

Luego, por doce mil pesos anuales cedemos el uso de un buque de guerra, renunciando a recobrarlo ántes de cinco años, so pena de que si lo hacemos se nos tratará como quien se apodera de cosa ajena.

¿todo por qué? porque segun la Direccion de la Armada el mantenimiento del buque costaria cien mil pesos por año. Por la misma razon se aconsejaria mañana el desarme i entrega de otros transportes i buques menores. No es hablar a ton-tas i locas decir esto, puesto que, como he leído, el artículo 1.º demuestra que el *Angamos* está armado en guerra, i el Gobierno con sus actos está demostrando el propósito de deshacerse rápidamente de esta clase de bienes nacionales.

¿No habria habido algun otro interesado que hubiera suscrito condiciones ménos desfavorables? que hubiera pagado no digo doce mil sino cincuenta mil pesos. con la misma garantía del seguro, etc? que hubiera convenido en estipular algo aceptable para el caso de pedir el Gobierno el buque ántes de los cinco años? ¿No creen mis honorables colegas que todo

esto, o mucho de esto se pudiera haber obtenido? Pero, el Gobierno se ha contentado con doce mil pesos al año, i se ha resignado a tener que pagar una indemnizacion por lucro cesante, que puede subir al monto de los cánones de cinco años, de quince, o de mas aun, si por desgracia nos sobreviene alguna complicacion.

Paso a ocuparme del contrato sobre los vapares *Maipo* i *Rancagua*.

Repito, porque es necesario no perderlo de vista, que la Compañía Sud-Americana no se dirijió al Gobierno con su propuesta. El Gobierno no supo el negocio, legalmente hablando, segun los antecedentes escritos que tengo a la mano, sinó cuando la Direccion de la Armada le remitió la propuesta, oficiosamente informada, i en sentido favorable. Esta afirmacion es categórica, i se puede comprobarla leyendo lo que dice la Direccion.

Dice así el Director Jeneral:

«Valparaiso, 23 de junio de 1902 Señor Ministro: — Asociado del Consejo, he procedido al estudio de la propuesta, que los señores Darío Risopatron Cañas, Carlos Lyon, Gustavo Julian, Arturo Fernández Vial i José Domingo Amunátegui Rivera han presentado al Supremo Gobierno i sobre la cual US. se ha servido pedirme informe con fecha 12 del mes en curso. Por ella ofrecen los espresados a Su Señoría llegar a organizar una sociedad anónima nacional para el establecimiento de dos líneas de navegacion, una de Valparaiso a Rio Janeiro i otra entre Valparaiso i Europa o Estados Unidos.

En la explotacion de ambas líneas prometen dar al Estado ciertas franquicias que se enumeran en la presentacion aludida i a las cuales mas adelante haré referencia en detalle. En cambio el Estado entregará a la Sociedad en proyecto los nuevos transportes *Rancagua* i *Maipo* i le daría una subvencion de doscientos mil pesos de dieziocho peniques al año.

Al considerar el Consejo Naval la propuesta en referencia, estima que solo debia pronunciarse respecto de la entrega o préstamo de los nuevos transportes nacionales a esta Sociedad i de los diferentes detalles con esta única idea.»

Esta ha sido, indudablemente, la idea capital que ha debido tener en vista el Consejo Naval; pero, como para resolverse dentro de esa idea necesitaba tomar en cuenta las ventajas que para su realizacion ofrecieran las compañías proponentes,

el Director Jeneral, ausilia lo del Consejo Naval, fué quien se impuso de estas propuestas e informó sobre ellas al Gobierno.

«El propósito fundamental, dice, contenido en la propuesta, de organizar una nueva compañía de navegacion con bandera chilena, idea cuya realizacion encarna innegables ventajas, no es acaso el punto que el Departamento de Marina ha querido entregar al exámen de la Direccion Jeneral de la Armada, pues es del resorte del Departamento del Interior.»

En seguida, ocupándose del texto i forma de la propuesta, agrega:

«La propuesta en cuestion ofrece, pues, tomar para la explotacion de la línea de Valparaiso a Europa o Estados Unidos los trasportes *Rancagua* i *Maipo*. La Sociedad se obliga a la conservacion de los vapores i a mantenerlos asegurados a favor del Estado. Ambos trasportes deberán ser entregados a aquélla cuatro meses ántes de la inauguracion de la línea a Europa i Estados Unidos i dieziocho meses ántes del establecimiento de su carrera al Brasil. Es decir, que durante cuatro meses estos vapores estarán en completa actividad i durante dieziocho no tocarán todavía en puertos del Brasil; mientras tanto deberá pagarse la subvencion que se pide de doscientos mil pesos de dieziocho peniques al año.»

¿Se trata aquí de un contrato de arriendo, de préstamo o de uso? A mí me parece que podríamos clasificarlo como préstamo de consumo, porque en realidad los vapores se van a consumir en poder del administrador.

Sigue la nota:

«Pero el punto fundamental para la Marina en órden a sus nuevos trasportes, se relaciona con la necesidad que ésta tiene de evitar el costoso mantenimiento de éstos. Sabe US. que esas naves son de enorme tamaño capaces de cargar ocho mil toneladas cada una i que en consecuencia requieren para el cuidado de sus cascos, de sus instalaciones i de sus máquinas motrices un personal numeroso i consumo elevado de artículos navales. Se puede calcular lo oneroso que será su debido mantenimiento comparándolo con lo que cuesta el del *Angamos* o del *Casma*, trasportes menores que aquéllos, que ya imponen un elevado desembolso anual como US. está impuesto.»

Pasa, en seguida, el Director a ocuparse

de la propuesta de la Compañía Sud-Americana, que merece su preferencia, i termina diciendo:

«Por las consideraciones espuestas, el Consejo Naval ha tenido la opinion de recomendar a US. que se entreguen a los trasportes *Angamos* i *Maipo*, tan pronto como llegue al país la C. S. A. de V., con arreglo a la propuesta que formula, debiendo introducirse en ésta las modificaciones siguientes:

1.<sup>a</sup> Agregar a la cláusula número 3 la esplicacion que debe la Compañía tolerar en los trasportes todas las inspecciones que ordene practicar la Direccion Jeneral de la Armada, teniendo la obligacion de hacer todas las reparaciones o trabajos de limpieza o recorrido que se le indiquen para mantener dichos vapores en perfecto estado de conservacion.

En caso de suscitarse alguna diverjencia a este respecto entre la Direccion Jeneral de la Armada i la Compañía Sud-Americana de Vapores decidirá, sin lugar a ulterior recurso, el señor Ministro de Marina

2.<sup>a</sup> En la cláusula C dejar bien establecido que a lo ménos el cincuenta por ciento de oficiales de navegacion, el cincuenta por ciento de oficiales de máquinas i el cincuenta por ciento del equipaje que la Compañía emplee en el servicio de estos trasportes, ha de ser compuesto de chilenos.

3.<sup>a</sup> En la cláusula D establecer que la rebaja del cincuenta por ciento en la conduccion de pasajeros i carga se hará tanto a Punta Arenas como al extranjero.

4.<sup>a</sup> Agregar a las condiciones propuestas la obligacion que tendrá la Compañía Sud Americana de Vapores de recibir en cada uno de estos trasportes hasta tres pilotines o aspirantes a ingenieros, sin graváman alguno para el Estado, los cuales serán embarcados por la Direccion Jeneral de la Armada para que se instruyan prácticamente en sus respectivas profesiones.»

Los señores Senadores que conocen un poco el itinerario de un viaje a Europa, podrán llegar a convenir que ninguno de estos vapores podrá hacer mas de dos viajes en un año i entre cada año otro o sea cinco viajes en dos años, aun suponiendo que se regularicen los itinerarios cuya irregularidad hacian notar en la sesion de ayer los honorables Senadores del Ñuble i de Tarapacá, i suponiendo todavía que

todos los muelles de desembarque estén convenientemente servidos. Pasando a tratar de los fletes que cobrará la Compañía ¿cuánto cree el Honorable Senado que cobran hoy los vapores hasta Punta Arenas? Los mismos diez pesos que, según el informe, ofrece cobrar la Compañía propo- nente.

Respecto de Europa, silencio sepulcral en el contrato; respecto de fletes baratos para el Brasil, mas silencio. Agrégase a esto que la Compañía Sud-Americana tiene un contrato con la Compañía Inglesa para mantener la misma tarifa de fletes i pasajes.

De manera que hemos entregado nuestros vapores únicamente para que hagan tres viajes al año a Europa por los mismos fletes i pasajes de la Compañía Inglesa.

¿Es esto lo que esperaba el país del sacrificio hecho con la inversion de dos millones de pesos en la adquisicion de estos dos buques? Otra cosa hubiera sido si se hubieran destinado, como el país tenía derecho a esperar, al fomento del comercio, al incremento de nuestra agricultura por el intercambio de sus productos, i, en una palabra, a desarrollar nuestras relaciones comerciales en las costas del Pacífico o del Atlántico.

En cambio de la entrega de estos buques, nos contentamos con la tarifa de diez pesos por tonelada por los productos o mercaderías a Punta Arenas i a los puertos del Brasil, en donde hai consumidores para nuestros productos i respecto de los cuales se están hoy mismo ventilando los problemas que mas interesan a nuestro país, porque difícilmente habrá un solo día en que los diarios de Santiago i Valparaíso no se ocupen de estos importantísimos problemas, especialmente del relativo a los tratados comerciales con el Brasil, que serán quimera para unos, como pueden ser problemas para otros, pero que en todo caso, convendría estudiar i examinar, no prejuzgando, no quitando los elementos de que podría echarse mano para resolverlos, para llevar estas ideas a la práctica.

No es posible olvidar que una vez que la Compañía Sud-Americana haya tomado por su cuenta estos dos trasportes, habremos perdido la posibilidad de que se forme una nueva Compañía que establezca líneas regulares de navegacion entre Chile i los puertos del Atlántico.

Dice el contrato:

«Serán de cuenta de la Compañía las reparaciones necesarias para mantener los trasportes en perfecto de estado de limpieza i conservacion, quedando al efecto facultada la Direccion Jeneral de la Armada para practicar las visitas e inspecciones que crea necesarias a este objeto. Las dificultades que por este motivo pudiesen surgir entre la Compañía i la Direccion Jeneral de la Armada, serán resueltas, sin el ulterior recurso, por el Ministro de Marina.»

Con esto se quita la posibilidad de la formacion de toda otra Compañía que establezca líneas de navegacion con los puertos del Atlántico, i lo que es mas todavía, que no habrá de faltar, como no ha faltado en Europa, Ministros que se han presentado como árbitros entre los huelguistas i los patrones, un Ministro que venga a fallar las diverjencias que sobre el cumplimiento del contrato, se susciten entre la Direccion de la Armada i la Compañía Sud-Americana, un Ministro de Marina que difícilmente podrá prescindir de la única autoridad informativa que le merece fe como es la Direccion de la Armada.

«Si los trasportes necesitaran entrar al dique de Talcahuano para efectuar cualquier trabajo en ellos, podrán hacer uso del dique de carena, sin perjuicio de las atenciones del servicio, pagando los precios de tarifa vijentes con un cincuenta por ciento de rebaja.»

Pero se estipula el precio de las tarifas vijentes con un cincuenta por ciento de rebaja. ¿No sería mas cuerdo haber dicho: pagarán la mitad de lo que pague cualquier otro?

«La carga i pasajeros conducidos por cuenta del Gobierno en dichos trasportes con destino al país o al extranjero, tendrá una rebaja de cincuenta por ciento del precio de tarifa fijados por la Compañía, no debiendo aquélla (pertrechos, etc.), exceder de doscientas toneladas en cada viaje.»

Esto con relacion a la carga que mande el Gobierno i respecto de la carga de retorno que traigan tambien para el Gobierno? Ah! esa paga el flete completo, por que no se ha pensado en que pueda venir carga de retorno al país por cuenta del Estado, pues si tal cosa se hubiera pensado, se habrían estipulado para esta carga las mismas condiciones que para la que se saca para afuera.

¿I qué sacará el Gobierno en esos vapores? Unos cuantos barriles de galletas para la guarnicion de Punta Arenas, i probablemente nada mas.

Continúo: La Compañía Sud-Americana de Vapores destinará dichos trasportes al tráfico entre Valparaiso i Europa o Estados Unidos, haciendo escala en los principales puertos de Chile, Uruguay i Brasil, para conducir la carga que se ofrezca, desde Arica al sur, a un tipo de flete entre los puertos nacionales hasta Punta Arenas, que no exceda de diez pesos oro chileno, por cada tonelada métrica de peso o medida.»

¿La Compañía se obliga a trasportar el carbon del Gobierno de Chile?

En este documento se establece que, respecto de este artículo, no ha entendido la Compañía que pueda salir del pais, por que todo lo que sale por cuenta del Estado tiene, como se ha dicho, el cincuenta por ciento de rebaja.

«La Compañía asegurará dichos trasportes en Europa o el pais, por valor que, de comun acuerdo, se fijé entre ella i la Direccion Jeneral de la Armada. Las respectivas pólizas se extenderán a favor del Gobierno de Chile i se depositarán en la Comisaría Jeneral de la Armada en Valparaiso.»

Para conservar los inventarios se recurre a todas las solemnidades. Pues bien lo mismo debia haberse hecho con respecto a los demas.

«El Gobierno de Chile se reserva el derecho de poner término al presente contrato con seis meses de aviso, pero si exijiera la entrega de los trasportes ántes de la espiracion de dicho plazo, indemnizará a la Compañía de las pérdidas en que incurriere en razon de los compromisos contraidos con terceros i cuyo cumplimiento se imposibilitara por la entrega repentina de los buques. Igual derecho se reserva la Compañía para devolver los trasportes al Gobierno con aviso anticipado de seis meses.»

En los primitivos contratos estudiados por la Direccion de la Armada, estaba prevista la eventualidad de un caso de guerra exterior, pero en el decreto que acabo de leer no sucede así; de tal modo que si ocurriese una guerra, habria que esperar que se cumplieran los seis meses de desahucio o sino habria que pagar lucro cesante en conformidad a los compromisos de la Compañía con terceros i cuyo

cumplimiento se imposibilitara por la entrega repentina de los buques.

Ya ve el Senado como este contrato, fuera del propósito jeneral de librar al Estado de los gastos de mantenimiento de los buques, no ha consultado, dentro de mi criterio, las disposiciones legales i constitucionales, cuyo cumplimiento debemos exigir en todo instante, ni las conveniencias jenerales del comercio, ni los propósitos que venian estudiándose por la Cámara de Diputados mientras tenia en su Comision respectiva el proyecto de la formacion de una nueva compañía de vapores.

Nuestro comercio no gana nada con que la Compañía Sud-Americana tenga dos vapores mas que hagan viaje a Europa con escala en la República del Plata i en el Brasil, pero sin itinerario fijo, como indudablemente no lo tendrán; ninguna utilidad prestarán esos vapores al que tenga que enviar sus productos por un pedido urgente o con la regularidad i prontitud con que el comercio hace los negocios. ¿Qué ventaja habria para el envío de frejoles al mercado del Brasil si un buque sale en marzo i el otro en diciembre? ¿Qué utilidad sacarian los esportadores, si tienen que estar recargando su mercadería con bodegaje en los puertos, por no saber cuando va a salir el vapor?

¿Qué ventaja va obtener, pues, el pais? Todo se reducirá a que nuestra bandera sea paseada por la Compañía Sud-Americana en dos vapores mas, que cuestan al Estado muchos millones de pesos, i a que se eviten los gastos de mantenimiento; aun mas bien, puede decirse que esta economía no es sino un pretesto, porque, en realidad, se entregan estos buques porque el Gobierno no sabe que hacer con ellos. Esta es la parte mas triste del asunto.

No sabe el Gobierno qué hacer con los vapores. ¿Cuánto costará mantener dos vapores de 8,000 toneladas? Este es un problema que ocupa a la Direccion de la Armada, i que el Gobierno resuelve entregando los buques a la Compañía Sud-Americana de Vapores. I yo pregunto: si no se necesitan para nada dichos buques i la guerra es una ilusion quimérica para los hombres de Gobierno ¿por qué el Gobierno no los pone en venta inmediatamente? Vendiéndolos por la mitad de lo que costaron se sacaria mas ventaja que con entregarlos en las condiciones espresadas.

El señor LAZCANO (Presidente).  
A segunda hora continuará usando de la palabra Su Señoría.

El señor BLANCO.—Bien, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).—Se suspende la sesión.

*Se suspendió la sesión.*

## SEGUNDA HORA

El señor LAZCANO (Presidente). Continúa la sesión.

El señor SECRETARIO. El telegrama pasado a primera hora a la Mesa por el honorable señor Balmaceda dice así:

«Señor don J. Mías Balmaceda. — Santiago. — Iquique, 27 de octubre de 1902. — Compañías vapores inglesa chilena matan comercio cabotaje con fletes enormes. Comerciantes verduras costa que suscriben no pueden viajar. Rogamos obtenga Gobierno dedique vapores nuevos comercio cabotaje Valparaiso Norte si compañías no vuelven precios antiguos. — *Benigno Arancibia.* — *Leandro Astorga.* — *José Bustos.* — *Andrés Guerra.* — *Estanislao Lepe.* — *Arturo Pizarro.* — *Idefonso Muturana.* — *Nolberto C. Martínez.* — *Domingo Espelta.* — *Andrés Flores.* — *Francisco Carmona.* — *Pedro J. Duran.* — *José M. Donoso.* — *Nicolas Cubillos.* — *Julio Rojas.* — *Tomas Garte.*»

El señor LAZCANO (Presidente).— Puede continuar usando de la palabra el señor Senador de Santiago

El señor BLANCO.—Voi a hacer algunas otras observaciones que fluyen naturalmente de las cláusulas contenidas en los contratos mandados aprobar por el Gobierno.

Examinados esos contratos, cabe preguntarle si, a pesar de no proporcionar un buen negocio para el Estado, van a propender a desarrollar nuestro comercio, van a influir en la creación de mercado para nuestros productos, o si, simplemente, debemos contentarnos con este placer, un poco platónico, de ver flamear nuestra bandera por el Atlántico, cada cuatro meses, en un buque chileno, manejado por la Compañía Sud Americana de Vapores.

Sabemos que viajando estos buques entre Chile i Europa, tocando en Brasil, eliminando en absoluto los puertos del Plata, no pueden emplear en cada viaje ménos de cuatro meses ¿qué resultado obtendría en estos viajes Punta Arenas? ¿dónde estará la ventaja para el abastecimiento de ese pueblo?

¿No es verdad que con tan pocos viajes no lograría nuestra colonia provecho alguno i que, en cambio, con la entrega de estos buques en la forma espresada desaparece la expectativa que teníamos de ir chilenuzando ese pueblo, no en el sentido de que sus habitantes sean mercaderes chilenos que estén detras del mostrador, sino consiguiendo que coman nuestras papas i nuestros cebollas, de que no se surtan, como yo he visto, de ciruelas del Uruguay, de limones u otras frutas de Nápoles.

Creo que con la entrega de estos dos vapores en la forma en que se lo ha hecho hemos dado la última palabra en contra de la posibilidad de tener comercio entre Valparaiso i Punta Arenas, a ménos que el comercio se someta a pasar bajo las horcas caudinas de la Compañía Sud Americana de Vapores. Se dirá que se abaratarán los fletes puesto que la Compañía no cobrará sino diez pesos por tonelada pero yo digo, aunque el flete sea barato: ¿esperarán en Punta Arenas las papas chilenas cada cuatro meses? no será de temer que se broten en el camino?

¿Qué pasará, pues? Que el comercio de Punta Arenas seguirá haciéndose por el Atlántico, porque así recibirá los artículos de consumo con la oportunidad conveniente. De esta manera se nos arrebatará esta colonia chilena, que cuesta sangre chilena, que cuesta hasta honor chileno.

Se dirá:—«El Gobierno ha tenido la prevision de facilitar el envío de la carga poniendo en el contrato la cláusula de que no se cobrará mas de diez pesos por tonelada de carga.»

Pero esta prevision no va a alcanzar para nada. Hoi mismo, persona que acaba de llegar de Punta Arenas, me dice que, en estos momentos, con motivo de la suspensión de los viajes del *Angamos*, volverá a entregarse el mercado de legumbres a los puertos del Atlántico. Nuestros productos no pueden ser consumidos en Punta Arenas, porque no tenemos con aquella localidad medio alguno de comunicacion ni aun el telégrafo, por manera que al presente nos es mas fácil tener noticias de Groenlandia que de Punta Arenas. Por esto no es raro que a Punta Arenas vayan las legumbres i demas producciones agrícolas de la Arjentina. El que vá a Punta Arenas queda mas léjos de Chile que de todos los países del Atlántico. Es mas fácil saber en Punta Arenas las noticias de la

Argentina, del Uruguay, del Brasil, etc., que las de Chile.

Ahora esta entrega de nuestros transportes a la Compañía Sud-Americana hace perder hasta la última expectativa de que nosotros podamos proveer al comercio de Punta Arenas, i hará que el comercio de Punta Arenas siga las aguas del Atlántico. Con esta entrega nuestro comercio con aquella rejion de nuestro territorio queda aniquilado quién sabe hasta cuándo i perdida, por consiguiente, la posibilidad de que podamos reanudar en una época relativamente próxima. ¿Por qué? Porque con esa entrega, hemos muerto a la Compañía que iba a constituirse para hacer ese comercio, i hemos quitado toda posibilidad de que una nueva compañía se pusiera al frente de la Sud-Americana i que pudiera haber hecho estos viajes al Estrecho i a las costas del Atlántico.

En cuanto a los efectos que producirá este contrato, se reducirán a que cada cuatro meses llegará un vapor a las costas del Brasil, i yo pregunto, señor Presidente, ¿no es verdad que de esta suerte vamos a desacreditar nuestro comercio con el Brasil, cuando estos dos vapores en poder de la Compañía Sud Americana? ¿Por qué? ¿qué hará esa Compañía? Indudablemente que solo se preocupará de hacer su negocio: no tendrá itinerarios fijos i nuestro comercio será intermitente, irregular, inadecuado. Ningun comerciante podrá mandar allá sus productos por no contar con un día fijo en que hacerlo, i vamos entónces a perder hasta la expectativa de encontrar un mercado en el Brasil.

Un solo mal negocio que haga el que lleve un cargamento en uno de estos vapores, por la falta de oportunidad en la llegada de la mercadería al puerto o a los puertos de su destino, será motivo mas que suficiente para que se pierda hasta la posibilidad de que otros comerciantes emprendan negocios análogos.

No pretendo decir con esto que el Brasil sea una tierra de promision para estos productos; pero lo que sé es que estas restricciones perjudican al movimiento de expansion que busca en mercados de países que no producen ciertos artículos la colocacion de esos mismos artículos. Por consiguiente países que no producen sino trigo i ganados tienen que valerse de este medio para colocar sus productos, puesto que sobre la base única del trigo i del ganado no sería posible hacer jamas tratados

comerciales. Tenemos que buscar dentro de estos elementos de nuestra propia existencia, la expansion que necesitamos, el campo de accion para nuestro comercio.

No sé si interpreto bien lo que pasa, pero el hecho es que cada vez que se trata de buscar un mercado para nuestros productos se dice: «Vamos al Brasil». Pues bien, si esto es lo que parece ser la tendencia, el sentimiento nacional, yo digo: Ensayemos. Pero ¿en qué condiciones? Esta es la cuestion. ¿Qué precio de fletes cobrará la Compañía Sud-Americana para el transporte de nuestros productos al Brasil? No lo dice el contrato. Lo único con que se ha contentado el Gobierno ha sido con buscar para la carga que envíe el estado una rebaja del cincuenta por ciento.

¿Cobrará la Compañía con esta misma rebaja los fletes por transportes de artículos que envíe el comercio? Lo hará así si le conviene, i si no le conviene, no lo hará. ¿I en esta forma se ponen en manos de la Compañía Sud-Americana estos elementos navales tan valiosos, quitando las expectativas de abrir para Chile un comercio en el Atlántico?

Matamos, pues, de esta manera, toda expectativa de que pueda establecerse una línea de navegacion al Atlántico, porque despues de la entrega de nuestros transportes a la Compañía Sud-Americana ¿quién intentaría formar una nueva compañía para establecer esa navegacion? ¿Con qué elementos? ¿Cómo podría competir una nueva empresa con las ya establecidas?

I ¿qué interes, digo yo, hai en crear estos colosos que tienen el uno la bandera chilena al tope, i el otro la bandera inglesa tambien al tope, i que se llaman Compañía Sud-Americana i Compañía Inglesa de Vapores? ¿Qué interes hai en quitar esta posibilidad de que, al lado de estas dos poderosas compañías, haya una nueva? ¿I cuándo quitamos esta posibilidad? Cuando hai capitales chilenos para formarla, i cuando esta nueva compañía se habia dirigido al Gobierno en busca de proteccion i cuando la Cámara de Diputados se ocupaba de discutir un proyecto sobre la materia. Fué entónces cuando se estipuló este contrato con la Compañía Sud-Americana, pasando por encima del Congreso, i cortando de un solo golpe el nudo gordiano, entregando nuestros transportes a una compañía privilegiada.

Confieso, señor Presidente, que, después de haber meditado con mucho detenimiento en este negocio, no le he encontrado ni un solo lado bueno, ni he hallado una sola razón atendible para emprenderlo, a no ser aquella de que cuesta mucho mantener esos buques.

En tal caso, había un camino más cuerdo i más prudente que tomar; este camino era el de vender esos buques, puesto que de nada nos servían, i en cambio habríamos de gastar mucha plata en mantenerlos.

Se dice:—No estamos en guerra, ni hai el menor asomo de que pudiera haberla; luego no necesitamos de esos trasportes, entónces entreguémoslos.—I yo digo: si no los necesitamos, lo mejor es venderlos.

Pero, se agrega, es que podríamos vernos en el caso de necesitarlos si sobreviniera alguna complicación internacional. El hecho es que ninguno de los dos contratos contempla esta eventualidad; luego el Gobierno i la Dirección creen que estos vapores son inútiles, i si así lo estiman debe procederse a la venta de ellos. ¿I si viene la guerra? me preguntarán algunos; a lo que yo contesto que entónces debió contemplarse esa eventualidad en el contrato, i si no se la ha contemplado debe ser reformado el contrato en este sentido.

Ahora, señor Presidente, cabe preguntarse qué va a ocurrir con el transporte *Angamos* después de permanecer cinco años en poder de la Compañía. Es de temer que la Compañía lo devuelva en calidad de fierro viejo.

I como no habría otro *sacro cuore* para transportarlo a Europa, quedaría como cascarrón arrinconado i olvidado en cualquier puerto, a tal punto que cuando el Gobierno lo quisiera vender, apenas ofrecerían por él la tercera parte su valor.

Respecto a los vapores *Maipo* i *Ranagua*, la prudencia, señor Presidente, aconseja que si no son útiles, sean enajenados; lo que no sirve cuando falta plata se vende, dejando las dádivas, los favores para días de mayor holganza i siempre que no sean hechas con los dineros fiscales. Si el desarme o la conservación de esos buques es tan costoso que puede disminuir las entradas de la Marina, podemos vender esos buques en el país para que sean aprovechados por una compañía de navegación o, si esto no fuera posible, venderlos fuera del país.

El análisis de estos contratos, señor Presidente, podría sujerirme la presentación

de algun proyecto de acuerdo si mis palabras hubieran llevado la convicción al espíritu de mis honorables colegas; pero me contentaría con que mis honorables colegas tomaran en consideración las observaciones que me he permitido hacer, movido única i esclusivamente por el deseo de velar por el respeto de nuestras instituciones, de consultar el buen servicio público, manteniendo en cuanto sea posible la posibilidad siquiera de que estos negocios comerciales de Chile se resuelvan dentro del criterio tranquilo i que deben someterse estos negocios, sin esperanzas locas i sin pusilanimidades pueriles, dentro del criterio sano i templado que exige la reciprocidad en el *do ut des* que constituye el cambio de servicios en el mundo mercantil.

Dentro de ese mismo criterio yo habría dicho que habríamos visto con gusto que el Gobierno antes de resolver la venta de los buques hubiera consultado la opinión de la Cámara. Si en Chile no se puede crear ni un empleo de cinco centavos sin que la ley lo determine, si no puede el Presidente de la República decretar gastos fuera del presupuesto ¿cómo creemos que pueda válidamente, dentro de lo prescrito por la Constitución, disponer de sumas cuantiosas representadas por barcos cuya conservación se dice es costosa? Los buques de comercio, después de veinticinco años, señor Presidente, desaparecen como utilidad; yo he visto vender vapores que pertenecieron a la Compañía Inglesa i que costaban ciento cuarenta mil libras, ser subastados al Gobierno por diez mil uno i el otro por veinte mil, cuyo contrato de venta fué resuelto por los tribunales.

Yo recuerdo, señor Presidente, a propósito de esta última parte de los contratos que el año 1898 el Congreso de Chile tuvo necesidad de pedir uno de los vapores a la Compañía, la que exigió un precio tan subido por el arrendamiento que la Dirección de la Armada aconsejó comprar un buque para evitar los desembolsos que ocasionaría el pedirlo a dicha Compañía.

¿Cuánto tendrá que pagar el Gobierno en el desgraciado caso de que un conflicto haga necesario pedir un transporte a la Compañía?

La Compañía ha dicho que en cada caso de guerra o cesación del contrato por voluntad del Gobierno, tendrá éste que pagar el lucro cesante. El Gobierno suprimió el caso de guerra; hizo bien: no

era posible que el dueño estableciera la limitacion de su dominio, aun cuando se tratara de la seguridad del pais.

Hubo al ménos un poco de pudor para no dejar de contemplar en ese contrato el caso de la seguridad del pais; nótenlo bien mis honorables colegas.

He dado, señor Presidente, algun desarrollo a mis observaciones, porque es mi propósito no volver al debate, sino en el caso de que alguna consideracion que haga el señor Ministro me ponga en el deber de reforzar lo que he dicho o desistir de llevar adelante mi opinion.

No propongo nada en el momento actual por si la contestacion del señor Ministro me coloca en el deber de terminar el asunto, como acabo de decir, desistiendo de mis observaciones.

El señor Ministro del Interior, que no ha intervenido en este contrato, puesto que se ha celebrado en el Ministerio de Marina, habrá visto en las observaciones que he hecho no un propósito político, sino el propósito de buena administracion i de buen servicio, el deseo de cautelar los intereses nacionales i de servir a los verdaderos intereses chilenos.

El señor BARROS LUCO (Ministro del Interior).—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor BARROS LUCO (Ministro del Interior).—Principiaré por dar una pequeña esplicacion respecto a la parte que me corresponde a mí personalmente en el discurso del honorable Senador de Santiago. Dijo Su Señoría que el Ministro del Interior habia remitido a la Cámara de Diputados la propuesta hecha por una Compañía Italiana, o mas bien por un señor Nicosia, i la propuesta hecha por el señor Risopatron Cañas, para establecer una línea de vapores entre el Pacifico i el Atlántico, que la Comision de Industria de aquella Cámara se estaba ocupando de este negocio i que yo habia asistido a las sesiones de la Comision. Efectivamente, se presentaron esas propuestas al Ministerio del Interior, i se mandaron a la Cámara de Diputados por una circunstancia que el honorable Senador ha olvidado, i es que en una de esas propuestas, en la italiana, se pedia una subvencion de cuarenta mil libras esterlinas i en la otra doscientos mil pesos.

Por esta circunstancia, el Gobierno no podia tomar resolucion i hubo de man-

dar las propuestas a la Cámara de Diputados.

La Compañía Sud-Americana no ha pedido subvencion alguna; de modo que la circunstancia a que llamo la atencion ha desaparecido completamente, como puede observar el honorable Senador, que no ha hecho mencion de dichas fuertes subvenciones.

La Comision de Industria de la Cámara de Diputados me citó a mí a sus sesiones, i a indicacion de uno de sus miembros, acordó no aceptar ni la propuesta de la Compañía Italiana, ni la propuesta de la Compañía en proyecto que trataba de formar el señor Risopatron con la cooperacion del señor Fernández i otras personas.

Esta es la historia de lo que ha ocurrido.

La propuesta de la Compañía Sud-Americana, que es esencialmente distinta de las otras, fue llevada al Ministerio de Marina, a quien correspondia, i este Ministerio la remitió a la Direccion de la Escuadra, a fin de que fuera informada.

La Direccion de la Escuadra informó diciendo que se aceptara la propuesta de la Compañía Sud-Americana, porque la encontraba mas ventajosa que las otras. Desde luego, dice el informe que ha tenido en sus manos el honorable Senador, que, respecto de las tarifas, una i otra Compañía piden lo mismo i que, por consiguiente, bajo este aspecto no hai diferencia. Pero la diferencia sustancial está en que la Compañía Sud-Americana es una compañía ya formada i respetable i que, por tanto, está en situacion de poder cumplir las obligaciones que contraiga, mientras tanto que la Compañía del señor Risopatron Cañas es un proyecto de compañía que no puede contraer obligacion ninguna, a no ser las obligaciones personales que este caballero contraiga para el caso de que organice la Compañía, que bien podria no organizarse. La diferencia es, pues, sustancial. En el informe de la Direccion de la Escuadra, se dice ademas que para tomar estos vapores i para mantenerlos se necesita de muchos recursos, de los cuales dispone la Compañía Sud-Americana i de que las otras carecen en absoluto. La diferencia pues entre una i otra propuesta salta a la vista i me parece que no habia motivo para vacilar. Por esto, el honorable Ministro de Marina aceptó, de acuerdo con la Direccion de la

Escuadra, la propuesta de la Compañía Sud-Americana.

En cuanto a la propuesta de la Compañía Nicosia, que pedía cuarenta mil libras este: linas de subvencion, estaba mui léjos de ser aceptable i por consiguiente no habia para que tomarla en consideración.

Respecto de la parte legal del contrato, diré al Honorable Senado que esta es una cuestion resuelta. En enero de 1891, siendo Ministro de Marina, el señor don Francisco Antonio Pinto de Hacienda, el honorable señor Mac-Iver, se aceptó una propuesta hecha por la Compañía Sud-Americana para entregar el vapor *spartan* en las mismas condiciones en que se ha hecho este contrato, sin necesidad de lei i por un simple decreto. La Compañía se recibió del vapor, hizo diferentes viajes i poco despues lo devolvió al Estado, porque vió que el negocio no le convenia.

En abril de ese mismo año, el honorable Senador señor Blanco entró al Ministerio de Relaciones Exteriores, estando vijente este contrato con la Compañía Sud-Americana, Su Señoría le prestó el asenso de su concurso en el Ministerio i en lugar de pedir que ese decreto se reformara, Su Señoría contribuyó a su mantenimiento, de manera que Su Señoría ha dado ya su opinion en este asunto.

El señor BLANCO. —Yo estaba entonces en el Ministerio de Relaciones Exteriores i no supe una palabra de eso, ni puede un Ministro revisar todos los negocios hechos en otro Ministerio.

El señor BARROS LUCO (Ministro del Interior). —Es mui raro que no llegara ese asunto a conocimiento de Su Señoría. Por mi parte declaro francamente que me hago responsable de todos los actos de mis compañeros de Ministerio; me parece esto un deber no solo de lealtad, sino un deber hasta cierto punto constitucional. Los actos que se verifican durante un Gobierno, al cual se ha servido tan decididamente como sirvió el honorable señor Blanco a la Administracion Montt, no pueden venir a calificarse de ilegales o inconstitucionales, sin hacer un renuncio del cual no creo capaz a Su Señoría. No se pueden renunciar ideas en las cuales uno ha tomado participacion, sobre todo cuando se trata de actos de Gobierno.

Posteriormente en el año 1895, existiendo ya este antecedente, el Gobierno entregó el vapor *Aguila*, que hoy se llama *Casma*, a un señor Castegne. Se le dió en arriendo a ese caballero este vapor, como

la Compañía Sud-Americana ha tomado en arriendo el *Angamos*, i esto se hizo por un decreto del cual no protestó el honorable Senador.

De manera, pues, que esta es una cuestion que ha sido prácticamente resuelta. El Gobierno se ha creído con facultad para hacer esto i esta es la primera vez que se levanta una protesta contra este acto del Ministerio de Marina, cuando no se ha hecho sino repetir lo mismo que se habia efectuado en dos o tres ocasiones anteriores, i en buena compañía, porque el mismo honorable señor don Alejandro Vial, formaba entonces parte del Ministerio. No sé si Su Señoría tampoco tendria conocimiento de este hecho. Es de suponer que los Ministros tengan cierta responsabilidad en los actos que ejecuta un Ministerio, i por consiguiente, no es posible que mas tarde vengan a pronunciarse en contra de aquellos mismos actos ejecutados por los Ministerios de que han formado parte.

Pasando ahora a la parte económica de este negocio, he dicho ya que la Compañía Sud-Americana i el proyecto de compañía del señor Risopatron Cañas, segun se asegura en el informe que ha leído el señor Senador, piden el mismo flete por los viajes entre Valparaiso i Punta Arenas.

Respecto a los fletes que se cobren al Atlántico, no se ha estipulado nada, por una razon sencilla, porque este contrato es, propiamente hablando, un ensayo.

La Compañía necesita estudiar un poco mas este negocio, necesita tambien saber cuál es el concurso que el Brasil i el Uruguay presentarán a esta empresa.

El Gobierno del Brasil ha delegado una persona que venga a traernos sus productos, la cual ha demostrado mui buena voluntad para estrechar nuestras relaciones comerciales con ese pais. Pero es necesario que en esta materia de intercambio contribuyan uno i otro pais.

El honorable Senador sabe que con un saco de azúcar se pagan veinte sacos de cebollas.

Es, pues, necesario que de una i otra parte haya reciprocidad, porque seria curioso que el Brasil nos mandara cuatro o cinco millones en azúcar i nosotros le enviáramos doscientos o trescientos mil pesos en papas i cebollas.

Me parece que esto no es conveniente ni consulta los intereses de los paises contratantes.

Yo no estoy alegando por los intereses de Chile, ni creo que el honorable Senador haya alegado por los intereses del Brasil; pero creo que debemos colocarnos dentro de los intereses recíprocos de uno i otro país, i debemos esperar que si nosotros hacemos concesiones para estrechar nuestras relaciones con el Brasil, el Brasil a su vez hará también algunas concesiones para que el desarrollo del comercio pueda ir adelante.

Me parece que esta es la situación en que se colocan todos los países al celebrar estipulaciones sobre los cambios comerciales.

Como decía el honorable Senador, no es estar jugando aquí al juego de amor, no se están cambiando barajas de oro por barajas de espada; es necesario que cada uno obtenga ventajas equivalentes, porque en materias comerciales no se puede estipular bajo otra base; yo no dudo que los comerciantes del Brasil abrigarán el mismo propósito que los comerciantes chilenos.

En cuanto a la cita que hizo Su Señoría de la entrega del vapor *Amazonas* a la Compañía Sud-Americana por medio de una ley, Su Señoría recordará que esa entrega ha sido a firme; se ha cedido el vapor i en el caso actual hai una participación de utilidades en los vapores *Maipo* i *Rancagua* i un arriendo del vapor *Angamos*.

El caso es, pues, distinto; casos iguales al actual son los del año 93 i del año 95, en que se entregaron en arriendo los vapores *Spartan* i *Casma*.

En cuanto al plazo estipulado de seis meses para poder desahuciar el contrato, se ha calculado que es el prudente para que el Gobierno pueda exigir los vapores i la Compañía devolverlos, puesto que se trata de intereses de grande importancia. La guerra, si viene, no vendrá como vienen las interpelaciones, como ha venido esta, de buenas a primeras; la guerra no viene así; es indudable que en ese caso habrá tiempo sobrado de algunos meses para poder adoptar las medidas convenientes. El Gobierno además puede tomar, en caso de guerra, no solo estos trasportes, sino todos los otros buques de la Compañía Sud-Americana, abonando como es natural, el valor del arriendo i de los perjuicios en conformidad al contrato vijente. Debe confiar, pues, el Senado que el caso de guerra ha sido contemplado.

S. E. DE S.

Por esta misma razón el Gobierno no ha creído conveniente vender estos buques. Se saben que estos buques han costado cien mil libras esterlinas i si fuéramos a venderlos hoy darían por ellos una cantidad insignificante, lo que sería arrojar al agua una fuerte suma i quedaríamos privados de elementos poderosos de trasporte en un caso de guerra.

Pero una vez disipados hasta los temores de una guerra, convenia adoptar una resolución inmediata a fin de evitar al Estado un fuerte gasto. Se sabe que estos buques traen para el viaje un personal técnico de Inglaterra i, terminado el viaje, es necesario ajustar el valor de sus contratos a estos ingenieros o contratarlos de nuevo, porque ninguno de ellos podría quedar aquí sin contrato, i son contratos todos pagaderos en oro. De manera que habia una verdadera necesidad de tomar una resolución inmediata a fin de que no quedara pesando sobre el país el fuerte gasto que demanda el mantenimiento de estos buques. Como ha dicho el señor Senador, el mantenimiento del *Angamos* importa cien mil pesos al año i el de estos buques, que son mayores, importará naturalmente mucho más. Habia, pues, vivo interés en descargar al país de este fuerte gasto.

Respecto a que estos buques no van a servir los intereses de la colonia de Magallanes, porque no irán allá sino cada cuatro meses, Su Señoría sabe que además de estos vapores hai el *Casma* que está hoy destinado a este mismo servicio. De manera que el tonelaje de que pueden disponer ahora los agricultores para mandar sus productos a Punta Arenas es diez veces mayor que el que tenían antes, con lo que aquella colonia va a recibir una ventaja considerable.

Las mercaderías que estos vapores llevarán a Europa, consistirán en productos de la agricultura i de la minería: llevarán salitre i minerales. Parece que el señor Senador no presta grande importancia a esta observación, porque el salitre i los minerales debieran llevarlo las personas que tienen interés en ello. Pero de todos modos conviene que la agricultura i la minería tengan a su disposición estos grandes trasportes, i a esto corresponde el telegrama a que se ha dado lectura en que se pide que estos buques se destinen al servicio de trasporte, porque mientras mayor sea el tonelaje de que pueda disponerse, ma-

yores serán los servicios que presten a la agricultura i al comercio.

Estos vapores van a corresponder a una aspiracion antigua en el pais, la de que el comercio i la bandera de Chile vaya al Atlántico i a Europa. Todo el mundo puede apreciar la importancia de esto i el honorable Senador ha reconocido esta importancia dos veces en su discurso; por lo consiguiente, no hai cuestion sobre el particular.

Si la Compañía Sud-Americana obtiene buenos resultados de estos viajes indudablemente aumentará sus elementos i sucederá con esta empresa como con la Compañía Inglesa, que principió con dos pequeños vapores i actualmente tiene una numerosa flota, i como con la Compañía Alemana, que comenzó tambien con dos vapores pequeños i en el dia tiene cuatro o cinco. Estas compañías han ido desarrollando su comercio a medida que lo han permitido los buenos negocios que han hecho. Lo mismo sucederá en este caso. Esta es la historia de todas las compañías de navegacion en el mundo; han principiado con dos o tres vapores i han ido poco a poco incrementando su material a flote a medida que el desarrollo de los negocios lo ha exijido.

De manera que yo creo que el contrato con la Compañía Sud-Americana obedece a dos importantes objetos: el de aprovechar el servicio de estos buques descargando al Estado de un fuerte gasto i en seguida el de servir a una idea que era una aspiracion sentida desde tiempo atras, la de llevar la bandera i el comercio de Chile tanto al Pacifico como al Atlántico.

El Gobierno cree que los intereses de Punta Arenas van a recibir con esto un verdadero servicio, como cree que la enajenacion de estos buques seria desastrosa, porque importaria una pérdida considerable sin ninguna de las ventajas que consulta el decreto del señor Ministro de Marina.

Este proyecto de decreto, pues todavía el contrato no ha sido reducido a escritura pública, ha tomado el único camino que podia adoptarse. Por este motivo yo pido al Honorable Senado que mantenga la resolucion adoptada por el Ministerio de Marina.

El señor BLANCO.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor BLANCO.—El señor Ministro

del Interior, al dar repuesta a las observaciones que he tenido el honor de presentar, ha comenzado por hacer lo que puede hacerse en los tribunales cuando no se tiene razon directa en que apoyar una argumentacion; Su Señoría ha acudido al recurso de justificar los actos propios, de cuestionable correccion, con el ejemplo de lo que otros, o sea, el contrario, ha hecho en casos análogos. Este es el argumento *ad hominem* que hace tanto juego en las aulas escolares entre los estudiantes de filosofía. Pero Su Señoría que de ordinario es feliz en el empleo de estos recursos no lo ha sido en el caso presente.

Su Señoría trae el recuerdo de un decreto del 93 por el que se entregó el *Spartan* a la Compañía Sud-Americana, decreto dictado por un Ministro del mismo Gabinete en que me cupo prestar algun servicio en la cartera de Relaciones Exteriores. Debo declarar que no conocia aquel decreto; i agregaré que aun cuando lo hubiera conocido, no me habria creido autorizado para entrometerme ni invadir la esfera de accion de un colega del Gabinete.

Todavía mas; a haber tenido noticia de aquel decreto, lo habria rechazado, con el mismo criterio que ahora rechazo los de 1.º i 8 de octubre.

Lo mismo puedo decir sobre el segundo de los decretos recordados por el señor Ministro, aquel por el cual se entregó el *Aguila* a la Compañía Sud-Americana. Puedo declarar a Su Señoría con la franqueza que acostumbro que si yo hubiera tomado parte, directa o indirectamente, en la dictacion de aquel decreto, confesaria ahora que no habia sido ese el acto mas correcto de mi vida administrativa. Es fácil i esplicable el error, dada la debilidad humana; pero pecado seria mantenerse en el error una vez reconocido.

Recuerdo a este propósito la respuesta dada en los Tribunales de Justicia por un distinguido magistrado, que todos mis honorables colegas deben recordar con cariñoso respeto. Se alegaba por la revocatoria de una sentencia, fundada en antecedentes ostensiblemente equivocados; i temiendo que entender en la causa el mismo juez que la dictó, no tuvo inconveniente para revocarla en vista de las razones alegadas por el esponente, porque dijo: «Antes que la negra parrilla está la conciencia».

Ahora, señor Presidente, no tengo para

que juzgar ni censurar decretos que ya pasaron en autoridad de cosa juzgada; i no se me arguya que porque no derogué unos decretos que yo no podia derogar, debo aceptar otros análogos cuya inconstitucionalidad e inconveniencia me parecen manifiestas.

Pero debo hacer una observacion respecto al decreto del 95. Por ese decreto se entregaba el *Aguila* a la Compañía Sud-Americana, pero la entrega era tan solo accidental, i no a firme como la que se hace por el decreto de 8 de octubre. Si se hubiera entregado estos vapores tan solo para un servicio del momento, yo no habria censurado esa medida, como no censuré que se fletara accidentalmente el *Angamos* para llevar durmientes a Bahía Blanca.

En cuanto a la Compañía que está todavía por formarse, no tengo por qué, ni para qué venir a abogar por esos intereses. He sido mui franco i mui sincero al declarar que no me ligan con ella vinculaciones de ninguna especie, i por lo tanto mal podria venir a abogar por sus intereses particulares.

El señor BARROS LUCO (Ministro del Interior).—Yo no he aludido a Su Señoría, ni he dicho que Su Señoría esté abogando por la nueva Compañía que está en via de formacion. Al referirme a ella era tan solo para hacer notar la circunstancia de que aun no se ha formado esa Compañía, lo que la coloca en un grado de apreciacion mui inferior al que merece la Sud-Americana, que es conocida i que cuenta con material i elementos completos de servicio.

El señor BLANCO.—Celebro i agradezco la rectificacion de Su Señoría; el hecho es que no tengo conocimiento alguno sobre la marcha de esa Compañía; no sé si se forma o nó, i si me he espresado en los términos que ha oido el Senado, lo he hecho no en proteccion de sus intereses sino en cautela de los jenerales del pais.

El señor Ministro se ha estendido en lo relativo a la falta de itinerarios fijos i la poca frecuencia de los viajes que esta Compañía hará a puertos brasileros, lo que no contribuirá poderosamente a desarrollar nuestras relaciones comerciales con aquella República. Su Señoría ha entrado en latas consideraciones sobre la reciprocidad que conviene establecer entre el intercambio de productos, sin la cual no

puede ajustarse ningun tratado comercial. Calculo que el señor Ministro podria hacer valer todas esas consideraciones ante un Ministro del Brasil para inducirlo a aceptar la forma mas conveniente para un acuerdo comercial; pero eso no significa que al presente la escasa periodicidad de los viajes i la carencia de itinerario fijo sean factores poco convenientes para el cultivo de nuestras relaciones comerciales con la República brasileras.

Entrando a la cuestion de la enajenacion del *Maipo* i el *Rancagua*, cuya conveniencia insinuada ya como un medio de evitar el costo de su mantenimiento o los peligros de su inactividad, el señor Ministro ha declarado que seria peligroso enajenar esos vapores por cuanto son elementos valiosos de que podrá disponer el pais en la eventualidad de algun conflicto internacional. Indudablemente que es así señor Presidente; pero si es la Direccion la que ha dicho al Gobierno que no pueden mantenerse esos vapores, creo que la prudencia aconseja enajenarlos. Yo ruego al señor Presidente que haga publicar el informe de la Direccion Jeneral de la Armada. El gran argumento que ella formula para entregarlos a la Compañía Sud-Americana es que no pueden quedar un dia mas en poder del Gobierno porque es mui costosa su conservacion; ademas aconseja i estimula al Gobierno a dar en arriendo el *Angamos* por la suma anual de doce mil pesos ya que el mantenimiento de ese vapor exijirá un gasto de cien mil pesos. Haciéndome cargo de estas operaciones, he dicho: si esos vapores no pueden prestar servicios apreciables i si en el contrato no está contemplado el caso de guerra, al ménos de una guerra que permita i dé tiempo al Gobierno para recibirse de los buques, la prudencia aconseja enajenarlos. Ahora, i esto es necesario que no olvide el señor Ministro, sosteniendo actos que Su Señoría dice que no le atañen, no puede desconocer la lealtad con que yo he dado forma a mi argumentacion. Si la expectativa de guerra no ha sido contemplada, si hasta lo que aconseja la prudencia ha sido olvidado, no se sigue de ahí que yo vaya a proponer un proyecto para enajenar esas naves; nó i mil veces nó, porque yo no soi el llamado a juzgar de la utilidad que pueden reportar en caso de guerra.

Por último, señor Presidente, el señor Ministro ha declarado que esta Compañía Sud-Americana se dirijió primero al Gobier-

no i que el Gobierno mandó el informe a la Direccion de la Armada; yo he leído los documentos i cuando se publiquen podrán mis honorables colegas ver la verdad de mis aserciones.

El señor BARROS LUCO (Ministro del Interior).—*El Mercurio* ha publicado los informes.

El señor BLANCO.—Razones mas, todavía, señor Presidente.

El señor LAZCANO (Presidente).—Se levanta la sesion.

*Se levantó la sesion.*

PEDRO A. PÉREZ B.,  
Redactor