

# Sesion 42.<sup>a</sup> extraordinaria en 11 de Enero de 1893

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ZEGERS DON JULIO

## SUMARIO

Se aprueba el acta de la sesión anterior.—Cuenta.—Se acuerda suspender la presente sesión pública á las 5 de la tarde para constituirse la Sala en sesión secreta.—El señor Jordán pide al señor Ministro del Interior que rectifique algunos conceptos emitidos por Su Señoría en la sesión pasada.—Contesta el señor Ministro, y después de un breve debate, se da por terminado el incidente.—Continúa en la orden del día la discusión de los presupuestos (presupuesto del Interior).—Se suspende la sesión, y á segunda hora se constituye la Sala en sesión secreta.

## DOCUMENTOS

Mensaje de S. E. el Presidente de la República con el cual incluye en la actual convocatoria el proyecto del señor Hevia Riquelme sobre constitución de algunas municipalidades.

Oficio del señor Ministro del Interior con el que acompaña una solicitud de los vecinos de Olmué y la Quebrada de Alvaado, relativa á la creación del departamento de Olmué.

Id. de la Comisión reorganizadora de los servicios públicos con el que acusa recibo de un proyecto del señor Lamas, cuyo objeto es modificar la ley de 22 de Diciembre de 1881.

Telegrama de municipales de La Serena por el cual denuncian ciertas irregularidades que impiden hacer los servicios públicos en ese departamento.

*Se leyó y fué aprobada el acta siguiente:*

Sesión 41.<sup>a</sup> extraordinaria en 10 de Enero de 1893.—Presidencia del señor Zegers don Julio.—Se abrió á las 2 hs. 20 ms. P. M. y asistieron los señores:

Aguirre, David Florentino	Errázuriz U., Rafael
Aninat, Jorge	Gazitúa B., Abraham
Bannen, Pedro	González, Juan Antonio
Barrios, Alejo	González E., Alberto
Barros Méndez, Luis	González E., Nicolás
Besa, Carlos	Gutiérrez M., José R.
Carrasco Albano, V.	Guzmán I., Eugenio
Concha S., Carlos	Hevia Riquelme, Anselmo
Correa A., José Gregorio	Jordán, Luis
Correa S., Juan de Dios	Lamas, Alvaro
Cristi, Manuel A.	Larrain A., Enrique
Díaz B., Joaquín	Lisboa, Genaro
Donoso Vergara, Pedro	Lyon Pérez, Ricardo
Echeverría, Leoncio	Mae-Iver, David
Edwards, Benjamín	Mathieu, Beltrán
Edwards, Eduardo	Matte, Eduardo
Encina, Pacífico	Matte Pérez, Ricardo
Errázuriz, Ladislao	Montt, Alberto

Montt, Enrique  
Montt, Pedro  
Ochagavía, Silvestre  
Ossa, Macario  
Paredes, Bernardo  
Pleiteado, Francisco de P.  
Reyes, Nolasco  
Richard F., Enrique  
Risopatrón, Carlos V.  
Robinet, Carlos T.  
Rodríguez H., Ricardo  
Rozas, Ramón Ricardo  
Santa Cruz, Vicente  
Santelices, Ramón E.  
Silva Vergara, José A.  
Tocornal, Juan E.  
Tocornal, Ismael

Trumbull, Ricardo L.  
Undurraga V., Francisco  
Urrutia Rozas, Carlos  
Urrutia Rozas, Luis  
Valdés Cuevas, Florencio  
Vázquez, Erasmo  
Vial Ugarte, Daniel  
Videla, Eduardo  
Walker Martínez, Carlos  
Walker Martínez, Joaquín  
Zegers, Julio 2.<sup>o</sup>  
Zerrano, Rafael  
y los señores Ministros del Interior, de Relaciones Exteriores y Culto, de Justicia é Instrucción Pública, de Hacienda y el Secretario.

Se leyó y fué aprobada el acta de la sesión anterior.

Antes de la orden del día el señor Walker Martínez don Carlos preguntó si había sido incluido entre los asuntos de la convocatoria á las actuales sesiones extraordinarias el proyecto presentado por Su Señoría en la sesión anterior.

Después de ligeras explicaciones del señor Barros Luco (Ministro del Interior), se dió por terminado el incidente.

Dentro de la orden del día, se procedió á dirimir los empates recaídos en la sesión anterior en distintas partidas del presupuesto del Ministerio del Interior.

La partida 12, «Intendencia de Aconcagua», fué aprobada, en votación nominal, á petición del señor Walker Martínez don Carlos, por 35 votos contra 30, habiéndose abstenido de votar el señor Santa Cruz.

Votaron por la afirmativa los señores Aguirre, Aninat, Bannen, Barrios, Besa, Del Campo (Ministro de Justicia é Instrucción Pública), Cristi, Donoso Vergara, Encina, Errázuriz don Ladislao, Gazitúa B., González don Juan Antonio, Guzmán, Hevia Riquelme, Jordán, Mac-Iver don David, Mac-Iver (Ministro de Hacienda), Mathieu, Matte don Eduardo, Montt don Enrique, Montt don Pedro, Pleiteado, Reyes, Robinet, Rodríguez H., Tocornal don Ismael, Trumbull, Urrutia Rozas don Carlos, Urrutia Rozas don Luis, Valdés Cuevas, Vázquez, Videla, Zegers (Presidente), Zegers don Julio 2.<sup>o</sup> y Zerrano.

Votaron por la negativa los señores Barros Méndez, Carrasco, Concha, Correa A., Correa S., Díaz Besoain, Echeverría, Edwards don Benjamín, Edwards don Eduardo, Errázuriz U., González E. don Alberto, González E. don Nicolás, Gutiérrez, Lamas, Larrain, Lisboa, Lyon Pérez, Matte don Ricardo, Ochagavía, Ossa, Richard, Risopatrón, Rozas, Santelices, Silva Vergara, Tocornal don Juan E., Undurraga, Vial Ugarte, Walker Martínez don Carlos y Walker Martínez don Joaquín.

El ítem 1 de la partida 22, «Intendencia de Concepción», fué aprobado, en votación nominal, pedida por el señor Matte don Ricardo, por 36 votos contra 30.

Votaron por la afirmativa los señores Aguirre, Aninat, Bannan, Barrios, Besa, Del Campo (Ministro de Justicia é Instrucción Pública), Cristi, Donoso, Encina, Errázuriz don Ladi-lao, Gazitúa, González don J. Antonio, Guzmán, Hevia Riquelme, Jordán, Mac-Iver don David, Mac-Iver (Ministro de Hacienda), Mathieu B., Matte don Eduardo, Montt don Enrique, Montt don Pedro, Pleiteado, Reyes, Robinet, Rodríguez H., Santa Cruz, Tocornal don Ismael, Trumbull, Urrutia Rozas don Carlos, Urrutia Rozas don Luis, Vallés Cuevas, Vázquez, Videla, Zegers (Presidente), Zegers don Julio 2.º y Zerrano.

Votaron por la negativa los señores Barros Méndez, Carrasco, Concha, Correa A., Correa S., Díaz B., Echeverría, Edwards don Benjamín, Edwards don Eduardo, Errázuriz U., González E. don Alberto, González E. don Nicolás, Gutiérrez, Lamas, Larrain, Lisboa, Lyon Pérez, Matte don Ricardo, Ochagavía, Ossa, Richard, Risopatrón, Rozas, Santelices, Silva Vergara, Tocornal don Juan Enrique, Undurraga, Vial, Walker Martínez don Carlos y Walker Martínez don Joaquín.

La indicación del señor Walker Martínez don Carlos para consultar en la partida 44 del proyecto, «Policías», un ítem de 3,000 pesos destinado á la de Cachapoal, fué rechazada por 35 votos contra 31.

En seguida continuó la votación de las indicaciones pendientes sobre la partida 31, que consulta los gastos fijos de las oficinas de correos.

Los ítem relativos á las administraciones de Santiago 6 y 7, que habían sido objetados, fueron aprobados por 33 votos contra 25.

La indicación del señor Tocornal don Juan Enrique para restablecer los ítem relativos á la administración «Santiago 5», fué rechazada por 29 votos contra 28, habiéndose abstenido de votar dos señores Diputados.

La del señor Vidal para consultar el sueldo de un valigero entre Curicó y Villa Alegre, fué rechazada por 32 votos contra 27.

La del señor Hevia para aumentar á 1,500 pesos el ítem 292, fué rechazada por 38 votos contra 23.

La del señor Undurraga, para consultar el sueldo de un administrador de correos de Río Bueno, fué rechazada por 33 votos contra 28.

Puesta en segunda discusión la partida 33, «Gastos fijos de la Dirección General de Telégrafos», conjuntamente con las modificaciones del Honorable Senado, hicieron uso de la palabra varios señores Diputados y se formularon las siguientes indicaciones:

Por el señor Robinet, para establecer una oficina en Carrizal Alto, destinando 600 pesos como sueldo de un empleado, 600 como sueldo de un celador y 300 para arriendo de casa.

Por el señor Barros Luco (Ministro del Interior), para introducir después del ítem 106, los que llevan los números 119, 120 y 121 del presupuesto de 1892, que consultan la oficina de Vicuña, y para establecer una oficina en Chimbarongo, con 700 pesos de sueldo de un empleado y 240 para arriendo de casa.

Por el señor Walker Martínez don Carlos, para establecer la oficina de Coltauco, con 600 pesos de sueldo para un empleado y 120 pesos para arriendo de casa.

Por el señor Videla, para establecer una oficina en Curimón, con 600 pesos de sueldo para un empleado y 200 pesos para arriendo de casa.

Por el señor Lamas, para restablecer la oficina de Sauzil, con 500 pesos de sueldo para el empleado.

Cerrado el debate, se aprobó tácitamente la partida en la forma propuesta por el Honorable Senado, en lo no objetado, y se procedió á votar las indicaciones:

La formulada anteriormente por el señor Jordán para restablecer la oficina de Malloa, se aprobó tácitamente.

La del señor Robinet para consultar una oficina en Carrizal Alto, fué aprobada por 40 votos contra 11.

Los ítem 206, 207 y 208, que habían sido objetados y que consultan la oficina de la calle de Huérfanos en Santiago, fueron aprobados por 30 votos contra 23, habiéndose abstenido de votar el señor Robinet, que pidió que quedara constancia de su abstención.

La indicación del señor Ministro del Interior para restablecer la oficina de Vicuña, fué aprobada por 50 votos contra 4, habiéndose abstenido de votar un señor Diputado.

La del mismo señor Ministro y las de los señores Walker Martínez don Carlos y Videla fueron aprobadas tácitamente con el voto en contra del señor Díaz Besaín.

La del señor Lamas fué aprobada por 42 votos contra 13, habiéndose abstenido de votar un señor Diputado.

Se suspendió la sesión.

A segunda hora se puso en segunda discusión la partida 34, «Telégrafos, gastos variables».

Hicieron uso de la palabra los señores Barros Luco (Ministro del Interior), Mac-Iver don David, González don Juan Antonio, Walker Martínez don Carlos, Jordán, Edwards don Eduardo, Bannen, Edwards don Benjamín, Tocornal don Juan Enrique y Walker Martínez don Joaquín.

Se formularon las siguientes indicaciones:

Por el señor Barros Luco (Ministro del Interior), para aumentar el ítem 2 á 22,000 pesos y el 5 á 11,000 pesos y para agregar el siguiente:

Ítem ... Para la construcción de una línea telegráfica entre San Javier y la oficina de Villa Alegre, 700 pesos.

Por el señor Mac-Iver don David, para agregar el siguiente:

Item ... Para reconstrucción de una línea telegráfica entre Autofagasta é Iquique, 60 000 pesos.

Por el señor Bannen, para agregar el siguiente:

Item ... Para comunicar la línea telegráfica del Estado con el pueblo de Santa Juana, 3,000 pesos.

La partida, en lo no objetado, fué aprobada tácitamente.

En la misma forma lo fueron las indicaciones del señor Barros Luco (Ministro del Interior).

La indicación del señor Mac-Iver don David fué aprobada por 34 votos contra 12.

La del señor Bannen fué igualmente aprobada por 28 votos contra 19.

Puesta en segunda discusión la partida 35, «Subvención á vapores y telégrafos gastos fijos», hicieron uso de la palabra los señores Montt don Enrique, Barros Luco (Ministro del Interior), Edwards don Benjamín y Walker Martínez don Joaquín.

El señor Edwards objetó el ítem 5.

Habiendo dado la hora, se levantó la sesión, quedando con la palabra el señor Montt don Enrique. Eran las 6.30 P. M.

Se dió cuenta:

1.º Del siguiente mensaje de S. E. el Presidente de la República:

«Conciudadanos del Senado y de la Cámara de Diputados:

Tengo el honor de poner en vuestro conocimiento que he resuelto incluir entre los asuntos de que puede ocuparse el Congreso Nacional en las actuales sesiones extraordinarias, el proyecto de ley sobre constitución de las municipalidades, presentado por el honorable Diputado don Anselmo Hevia Riquelme en sesión de 29 de Octubre último.

Santiago, 10 de Enero de 1893.—JORGE MONTT.—R. Barros Luco.»

2.º Del siguiente oficio del señor Ministro del Interior:

«Santiago, 2 de Enero de 1893.—Tengo el honor de remitir á V. E. una solicitud de los vecinos de Olmué y de la Quebrada de Alvarado, por la cual piden la creación del departamento de Olmué, formado con las subdelegaciones 3.ª y 4.ª del actual de Limache.

Dios guarde á V. E.—R. Barros Luco.»

3.º Del siguiente oficio de la Comisión de reorganización de los servicios públicos:

«Santiago, 9 de Enero de 1893.—Junto con la nota de V. E. número 432, de 4 del actual, se ha recibido en esta Comisión el proyecto del honorable Diputado don Alvaro Lamas, que tiene por objeto modificar la ley de 22 de Diciembre de 1881.

Dios guarde á V. E.—M. J. IRARRÁZVAL.—H. Pérez de Arce, secretario.»

4.º Del siguiente telegrama recibido de la Serena hoy á las 11.40 P. M.:

«Excmo. Presidente de la Cámara de Diputados.—Desde Julio Consejo de Estado no resuelve reclamación municipal Isidoro Gálvez sobre nulidad acuerdo de siete municipales Serena, constituyendo corporación ilegalmente diez Noviembre 91, nombrado alcaldes, etc. Vista fiscal Montt acepta nulidad. Municipalidad no funciona por falta resolución; no hay

presupuestos aprobados ni tasa contribuciones fijadas. —Últimas leyes referentes á municipalidades sin cumplirse. Como municipales electos usando derecho petición, solicitamos Excmo. Cámara ejercite altas facultades fiscalizadoras para procurar cese inconstitucional situación departamento.—Isidoro Gálvez.—Antbal Vicuña.—Ramón Rojas Almeida.—Marcos Carmona.—Roberto Solar Vicuña.—Ricardo Abbott.—Manuel Gallardo González.—Luis Núñez Carabanti.—Armando Salamanca.—José Dolores Torres Pinto.»

El señor *Jordán*.—Pido la palabra antes de la orden del día.

El señor *Zegers* (Presidente).—La concederé en un momento más á Su Señoría; permítame decir antes unas pocas.

El honorable Ministro de Relaciones Exteriores ha solicitado de la Mesa que pida á la Cámara acuerde dedicar una parte de la presente sesión á un negocio de carácter reservado, ya despachado por el Honorable Senado. Si no hay inconveniente, quedará acordado suspender la sesión pública á las cinco de la tarde para pasar en seguida á ocuparnos de ese negocio.

El señor *Walker Martínez* (don Carlos).—¿No sería mejor, señor Presidente, pasar á sesión secreta al comenzar la segunda hora?

El señor *Zegers* (Presidente).—Si Su Señoría lo desea, puede acordarse así; al proponer otro temperamento, ha sido mi ánimo que la Cámara tenga más tiempo que poder aprovechar.

El señor *Walker Martínez* (don Carlos).—Está bien.

El señor *Zegers* (Presidente).—Quedará entonces acordado que pasaremos á sesión secreta á las cinco de la tarde.

Acordado.

Tiene la palabra el honorable Diputado por Caupolicán.

El señor *Jordán*.—Honorable Presidente, no pocas veces los Diputados nos encontramos en una situación desagradable; y ello debe atribuirse de ordinario á la mala acústica de la Sala. No nos oímos y no podemos, en consecuencia, contestar oportunamente las insinuaciones que se nos hacen, ni dar á entender con claridad nuestras propias opiniones.

Así, señor, *El Ferrocarril* de ayer da cierta versión de las palabras pronunciadas, en respuesta á algunas observaciones mías, por el señor Ministro del Interior, palabras de cuya exactitud yo dudó, porque, si fueran exactas, resultaría que eran desdorosas para el Diputado por Caupolicán, y además una indiscreción del honorable Ministro; y sabe Su Señoría que la discreción es una virtud fundamental en los hombres de Estado.

Yo espero que el señor Ministro desautorice esa versión, y lo aguardo así de su hidalguía de hombre de Estado y de caballero.

Las palabras á que me refiero son las siguientes:

Yo afirmaba que el señor Ministro había asegurado en el Senado que había sobrante en arcas fiscales y que la situación financiera del país era holgada; de lo cual yo lógicamente deducía que el Gobierno no estaba autorizado para suprimir ciertos servicios

públicos que el país reclama, como son los de correos y telégrafos.

Contestando el señor Ministro á mi petición de restablecer algunas oficinas telegráficas, decía lo siguiente:

«En cuanto á que yo haya afirmado que las arcas del tesoro público están repletas y otros desatinos de esa especie, me limito á decir que son enteramente antojadizos.»

En vista de esto, aguardo que las anteriores palabras, atribuidas al señor Ministro, sean desautorizadas por Su Señoría, y le estimaré mucho que así lo haga. Si no cree conveniente hacerlo, me verá obligado á adoptar cierta norma de conducta. Debe, pues, el señor Ministro declarar si mantiene ó no esas expresiones.

Por otra parte, señor Presidente, al decir que el señor Ministro había afirmado en el Senado existir sobrantes en arcas fiscales, no hablaba sólo por la redacción de los diarios, sino por la versión que registra el boletín oficial de las sesiones. Allí el señor Ministro, al replicar al honorable señor Irarrazaval en aquella larga y porfiada discusión sobre los sueldos de intendentes y gobernadores, decía:

«De manera que el balance económico para el año entrante dejará, como calculaba el Presidente de la República en su mensaje, un sobrante, no de catorce millones, pero sí de ocho ó diez millones, que se destinarán al restablecimiento de la circulación metálica».....

Ya ve la Honorable Cámara cómo el señor Ministro del Interior decía que la situación era próspera y que había un sobrante de algunos millones.

Después de esta lectura aguardo, pues, como he dicho, de la lealtad del señor Ministro que desautorice la versión de *El Ferrocarril*.

El señor **Barros Luco** (Ministro del Interior).—Pido la palabra.

El señor **Zegers** (Presidente).—¿Quiere antes el señor Ministro permitirme muy pocas?...

El señor **Barros Luco** (Ministro del Interior).—Señor Presidente, perdóneme Su Señoría. Deseo y necesito restablecer la verdad de lo sucedido.

He oído ayer al señor Diputado poner en mi boca esta expresión: «Las arcas están repletas», y he contestado que yo no había podido decir semejante desatino. Ruego al señor Diputado que se sirva leer la primera parte del discurso que pronuncié en el Senado, parte que Su Señoría ha omitido: verá entonces si yo tenía razón ó no para calificar de desatino el concepto que se me atribuía.

El señor **Jordán**.—¿Puedo continuar, señor Presidente?...

El señor **Zegers** (Presidente).—Entendía que Su Señoría había terminado ya. En todo caso, le agradecería se sirviera permitirme terciar en el incidente antes de oír la contestación de Su Señoría.

En medio de las observaciones que hacía ayer el señor Diputado, atribuía al señor Ministro del Interior el haber dicho que las arcas fiscales estaban repletas. Yo oí las expresiones del señor Ministro: él no calificó de desatinos los actos del señor Diputado por Caupolicán; calificó de esa manera sólo el concepto que se le imputaba, el haber afirmado que

las arcas del Tesoro estaban repletas. Esto es lo que ha pasado, según lo entiendo.

Puede continuar el señor Diputado, y disculpe mi interrupción.

El señor **Jordán**.—Yo no había oído la expresión del señor Ministro, y sólo vine á tener conocimiento de ella por los diarios; como alguien me había dicho ya haberla oído, aunque no claramente, traté de averiguar si la versión de los diarios era exacta.

Debo decir, en honor de la verdad, que yo empleé la expresión «las arcas repletas» que se desprendía del discurso del señor Ministro; y hoy vuelvo á emplearla, porque un Ministro que afirma ante el Senado que la situación financiera del país es holgada, autoriza para decir que las arcas están repletas.

Sesenta millones de presupuesto para este año y diez millones de sobrante, forman la bonita suma de setenta millones de pesos; y creo que esta suma me autorizaba para sostener que nuestras arcas estaban repletas, empleando una palabra perfectamente correcta, cortés y parlamentaria para calificar aquella feliz noticia.

Pero no podía creer que el señor Ministro pronunciara las palabras que he visto publicada en *El Ferrocarril*, porque no había dado el más remoto motivo para ello, puesto que me había limitado preguntar al señor Ministro si era efectivo lo que había afirmado ante el Senado, es decir, si había realmente sobrante en arcas fiscales, y habiendo el señor Ministro contestado que no lo había, el Diputado de Caupolicán agregó que había leído sus conceptos, no en la versión casual que suelen dar los diarios, sino en la versión oficial de aquella Honorable Cámara.

Por mi parte desearía que el señor Ministro explicase sus palabras pronunciadas ayer, que, si pueden ser desdorasas para el Diputado de Caupolicán, lo son más para el hombre de Estado á quien se atribuyen.

El señor **Barros Luco** (Ministro del Interior).—Lo que hay de verdad en esto es que el honorable Diputado me atribuía un verdadero desatino, porque es desatino el que un Ministro de Estado diga que las arcas están repletas, en el momento mismo en que se está discutiendo la autorización para levantar un empréstito solicitado por el Gobierno.

En el discurso que tuve el honor de pronunciar en el Senado, no aparece que yo haya dicho que nuestras arcas estaban repletas. Lo que aparece, sí, en su primera parte, á la cual el honorable Diputado no ha dado lectura, es que, á juicio del Ministro del Interior, en el año 1892 se saldarían todos los gastos con las entradas ordinarias, y esto lejos está de asegurar que habría un sobrante. El honorable Diputado de Caupolicán no dió lectura á esa parte de mi discurso, que envuelve la confirmación del mismo cálculo que el Presidente de la República hacía en su mensaje de 1.º de Junio de aquel año.

Ahora, respecto del año 1893, he dicho que creía que se verificarían los cálculos hechos por el Presidente de la República y por el señor Ministro de Hacienda, siempre que el Congreso adoptase la misma norma de conducta que en el citado mensaje se insinuaba.

Esto es lo que aparece del discurso del cual ha

leído un párrafo el honorable Diputado. Ve la Cámara, pues, que no hablaba de ninguna maravilla ni de nada extraordinario. Lo que aparece solamente es que se han confirmado á fines del año 92 los cálculos que se hicieran al iniciarse el año.

En esta situación no podía menos de llamar desatinado la idea de que las arcas públicas estaban repletas, idea que el señor Diputado me atribuía. De modo que yo no calificaba de desatinos los conceptos del honorable Diputado, sino los que infundadamente Su Señoría me imputaba.

El señor **Jordán**.—Siento mucho, honorable Presidente, prolongar este incidente personal; pero me veo en la necesidad de hacerlo porque deseo saber si las palabras desagradables del señor Ministro se dirigían ó no al Diputado de Caupolicán. Todo habría concluido si el señor Ministro hubiera declarado lo contrario; que yo, por mi parte, no tengo el propósito de provocar incidentes enojosos, sino reclamar el respeto que todos nos debemos, pues los que nos sentamos en estos bancos, sea allá arriba ó acá abajo, tenemos iguales derechos en cuanto Diputados y en cuanto caballeros.

El señor **Zegers** (Presidente).—El honorable Ministro no ha pronunciado una sola palabra ofensiva para Su Señoría. Ha dicho que se refirió á una idea atribuida á él y no al honorable Diputado de Caupolicán.

El señor **Jordán**.—Si es así, señor Presidente, no tengo para qué prolongar este debate y dejo la palabra.

El señor **Zegers** (Presidente).—Sino se hace uso de la palabra antes de la orden del día, entraremos en ella.

Continúa la discusión de la partida 35 del presupuesto del Interior, «Subvención á vapores y telégrafos», que quedó pendiente en la sesión anterior. Puede usarse de la palabra el honorable Diputado de Valdivia, que había quedado con ella.

El señor **Montt** (don Enrique).—En la sesión de ayer, honorable Presidente, manifestaba á la Cámara, que si había alguna causa plausible para mantener la subvención, no era otra que la de estar vigente, respecto de una de las compañías subvencionadas, el contrato en que dicha subvención se estipulaba, y que respecto de la otra no existía esta circunstancia.

Expresaba también que, para terminar el convenio con la Compañía Inglesa, era necesario dar el aviso de desahucio con nueve meses de anticipación; pero esta cláusula, esta prórroga quiero decir, sólo es *ad referendum*, es decir, para el caso de que el Congreso acuerde la subvención. De modo que éste puede, si así lo quiere, negar hoy la subvención, sin que tenga derecho la Compañía á reclamarla.

El honorable Ministro del Interior decía que, respecto de la Compañía Inglesa, la subvención estaba justificada por los notorios servicios que presta al país llevando á Europa nuestra correspondencia, y por las otras cargas que soportaba en beneficio fiscal, que no son otras que la conducción, con cierto descuento, de la carga que el Gobierno manda á Magallanes y la rebaja de un veinticinco por ciento en el valor del pasaje de los empleados públicos.

Yo, aunque creo que estas condiciones, sin venta-

S. E. DE D.

jas para el país, debo hacer presente á la Cámara que con ó sin la subvención, la Compañía se allanaría á soportarlas; y esto es evidente, puesto que las otras cinco compañías que actualmente existen tienen estas mismas cargas sin gozar por esto de retribución alguna.

¿Por qué las tienen? se preguntarán mis honorables colegas; y la razón es bien sencilla: porque se hallan en la necesidad de que sean despachados sus vapores oportunamente y porque para esto necesitan obtener de nuestro Gobierno pequeñas concesiones y facilidades.

Estoy cierto de que todas las compañías interesadas en obtener para sí estas facilidades, están dispuestas á comprometerse espontáneamente á soportar las cargas que hoy tiene la Compañía Inglesa, y que se dicen emanadas de la subvención. Puedo asegurar á la Cámara que todas las compañías tienen iguales compromisos, y creo que habría alguna dispuesta á descontar un cincuenta por ciento del valor de los pasajes de los empleados públicos, en lugar del veinticinco por ciento que rebaja la Compañía Inglesa, y esto que sólo disfrutan de las franquicias y pequeñas concesiones que les da el Gobierno para que el despacho de sus vapores no se retarde.

Entonces ¿qué perjuicio sufriríamos si suprimiésemos este gasto verdaderamente suntuario, que no obedece á una necesidad real? Evidentemente ninguno; porque si la Compañía Inglesa se negara á continuar en las mismas condiciones que hoy, el Gobierno de Chile no tendría más que no otorgarle más franquicias ni hacerle otras concesiones que las espresamente señaladas en el Reglamento de Navegación, y no permitir que sus empleados tuvieran un momento más de trabajo á fin de despachar prontamente sus buques.

Los buques con bandera extranjera que gozan de estas subvenciones, ejercen un verdadero monopolio en perjuicio de la marina mercante chilena, impidiendo el desarrollo y progreso de ésta; lo que no sucede en ninguna parte, pues en todos los países se fomenta y estimula el desarrollo y acrecentamiento de la marina nacional, que es la única que hace el comercio de cabotaje.

Aquí el cabotaje ni siquiera se entrega á libre competencia, sino que se le mata con subvenciones inmerecidas á naves extranjeras. Se ha cerrado, pues, con doble llave el desenvolvimiento de la marina mercante nacional.

Las naves extranjeras bajan ó suben los precios de sus fletes, según sea el aumento ó disminución de los de aquella, con el objeto de impedir que nazcan ó se levanten otras nuevas compañías capaces de venir á competir con ellas las utilidades del trabajo libre.

A este respecto debo decir algo que se me ha asegurado, pero de lo cual me hago responsable. Se organizó no ha mucho una nueva compañía de vapores con el objeto de disputarles el campo á las dos compañías subvencionadas. Estas últimas se aliaron entonces y ofrecieron á la nueva una fuerte prima con el objeto de que se alejara de nuestros mares.

Este hecho, si fuera cierto, demostraría que, lejos

de ser estas subvenciones un medio de conservar la vida y robustecer el comercio marítimo beneficiando al país, es un bocado más agregado al festín de que disfrutaban las compañías agraciadas y al que se sientan sus accionistas.

Yo no deseo cooperar á gasto alguno inútil, sino á los estrictamente necesarios; en consecuencia, votaré sólo los gastos justos, que representen un bien público ó que tengan por objeto satisfacer compromisos legales. Por esta razón, votaré la subvención á la Compañía Sud-Americana; hay un contrato que nos obliga á ello; pero negaré mi voto á la subvención de la Compañía Inglesa, porque respecto de ésta no existe compromiso alguno.

El señor **Barros Luco** (Ministro del Interior).—Al usar de la palabra, debo comenzar por hacer presente que el contrato con la Compañía Inglesa ha fenecido; que este contrato, enviado al Senado para su renovación, ha sido remitido aprobado á esta Cámara; que aquí pasó en informe á la Comisión respectiva, la que ha evacuado ya su dictamen favorable á esa renovación. Desde ese momento se encuentra en tabla en esta Cámara el proyecto de renovación del contrato con la Compañía Inglesa.

La Cámara ha tenido, pues, tiempo de estudiar este negocio, de formarse conciencia acerca de él en vista de los antecedentes, y hacer las observaciones que su estudio le haya sugerido. Pero hasta la fecha la Cámara no ha podido ocuparse de ese asunto, ni resolver nada.

Por consiguiente, se encuentra en libertad y con amplias facultades para aceptar ó rechazar dicho contrato, como lo está la Compañía para recibir ó no la correspondencia que se le remita, ó para hacer la rebaja del 25 por ciento en los pasajes de los empleados públicos que viajan en comisión á Europa ó que van á ocupar sus puestos á los distintos lugares de la República.

Esta rebaja del 25 por ciento que la Compañía hace á los empleados públicos y sus familias que viajan por asuntos del servicio, importó el año 90, y sólo para los viajes entre los puertos de Chile, 3,000 libras esterlinas, casi el valor total de la subvención; y se calcula que el año 92 el monto de la rebaja será todavía más considerable. Hay que agregar también á esta suma la rebaja que se hace en el transporte de los empleados que van á tomar posesión de sus puestos. De modo, pues, que todas estas rebajas equivalen, más ó menos, los 50,000 pesos plata que se conceden como subvención á la Compañía.

Las cargas y obligaciones que indico no las tienen las demás compañías de vapores, como le ha parecido al honorable Diputado por Valdivia; esas compañías sólo están obligadas á llevar correspondencia, pero no á hacer rebaja alguna en el valor de los pasajes para los empleados públicos.

El señor **Montt** (don Enrique).—Me refería á la correspondencia.

El señor **Barros Luco** (Ministro del Interior).—En cuanto al transporte de la correspondencia, hay también una diferencia esencial, porque la Compañía Inglesa tiene el compromiso de llevarla en un plazo dado de 35 días; y esta es la gran ventaja que ofrece para el Gobierno y el comercio este contrato.

Por la misma razón el comercio ordinariamente no hace uso de otra mala para el servicio de su correspondencia; y los vapores llevan en cada viaje de 120 á 130 valijas que sería difícil transportar por tierra, y eso con un gasto considerable, ó que habría en todo caso que enviar por otros vapores pagando el transporte, pues no es de suponer que lo harían gratuitamente, en la cantidad de valijas que lleva la Compañía Inglesa, que tiene el compromiso de llevar toda la correspondencia á la vez en el menor tiempo posible.

De modo que si la Cámara suspendiera esta subvención, se produciría en el servicio público y en el comercio una perturbación enorme, que impondría además un fuerte gravamen á uno y otro.

Los demás vapores, ya sean alemanes, ingleses ó italianos se dedican exclusivamente al transporte de carga y pasajeros, consultando solamente la conveniencia de sus empresarios. De modo que no permanecen en Valparaíso, Coquimbo y otros puntos sino el tiempo indispensable ó que les parece conveniente para cargar.

Transportar correspondencia en tales condiciones sería retardarla por diez ó más días. Los vapores sin itinerario fijo sólo llevan una que otra carta que se deposita el día mismo en que aquéllos salen.

Como lo comprenderá la Cámara, ningún comerciante hará uso de estas líneas para el transporte de su correspondencia, porque la consiguiente demora podría serle perjudicial.

La única Compañía que se conoce como conductora de malas es la Compañía Inglesa «Pacific Steam Navigation Company», y la única que conduce pasajeros en condiciones ventajosas en un plazo de 35 días.

Además esta Compañía es la única que tiene obligación de recalar en Punta Arenas, Buenos Aires y Montevideo; las demás no lo hacen porque no les conviene; jamás se ha podido conseguir que se detengan en estos puntos; todos sus vapores pasan de largo; únicamente se detienen ahí los vapores de la Compañía Inglesa, favoreciendo en esa forma el comercio de Chile con la República Argentina, Uruguay y Brasil.

Se ha dicho también que los fletes que cobra la Compañía Inglesa por llevar carga á todos estos lugares importan una libra más por tonelada que la carga que va á Europa.

La razón de esta diferencia es evidente: el desembarque de mercaderías en Montevideo y Buenos Aires cuesta una libra por tonelada; y la Compañía tiene naturalmente que gravar sus precios con el monto de este recargo.

Esto no sucede en Inglaterra ni otros puertos de Europa, pues todo el mundo sabe que ahí abundan las facilidades y elementos para la descarga de las naves.

Debe también tenerse presente que los buques de las compañías Inglesa y Sud-Americana, que llevan á Buenos Aires, Montevideo y Río Janeiro carga particular ó del Gobierno, necesitan reservar hasta Europa el tonelaje que esa carga les ocupa, porque en los puertos nombrados hay compañías que tienen monopolizada la carga á Europa.

Por otra parte, señor, el contrato en virtud del cual

se subvenciona á estas compañías fué estudiado detenidamente por la Comisión de Gobierno, la cual, después de ese examen, acordó informar favorablemente el respectivo proyecto, ya despachado por el Senado.

Los datos que he traído á la Cámara son los mismos que tuvo en vista la Comisión de Gobierno para informar favorablemente este negocio.

Me parece que el suspender la subvención durante el año corriente no tendría otro resultado que producir en el comercio una profunda perturbación, porque las otras líneas de vapores no se encuentran en situación de llevar la correspondencia de un modo regular, rápido y seguro.

Respecto de la conveniencia que este servicio se haga por medio de propuestas, sin desconocerla, me parece que ello no podría realizarse en el presente año; para 1894 tal vez se logre hacer algo en ese sentido. En estos momentos no sería posible suspender ninguno de esos dos servicios. Los que presta la Compañía Sud-Americana de Vapores son muy importantes y los viene prestando desde largos años atrás. Mantiene constantemente una flota de vapores de primera clase, flota que últimamente ha sido aumentada con seis nuevas naves. ¿Podría encontrarse otra Compañía que sirviera al país en condiciones más favorables? Es posible, y ojalá se encontrase alguna con un material marítimo más completo que el de las compañías Sud-Americana ó Inglesa. Yo digo: ojalá que se encuentre; pero mientras ello no suceda, mientras no se presente otra compañía que haga un servicio de correos como el que hace ahora la Compañía Inglesa, ó se comprometa á cumplir debidamente un contrato como el que hoy existe con la Compañía Sud-Americana, me parece muy aventurado romper con la práctica establecida.

Por estas razones, la Cámara obraría cuerda y prudentemente aprobando las subvenciones que consulta el presupuesto para ambas empresas.

El señor *Gazitúa*.—Me veo en el caso de apoyar los dos ítem que han sido objetados, y nada más que por una causa que bien pudiera llamarse de conveniencia moral; porque como el año pasado sostuve análoga tesis tratándose de este mismo asunto, espero que ello me servirá de excusa para hacer uso de la palabra.

Las razones en que me fundo para dar mi voto á estos ítem, son precisamente las que ha dado el señor Ministro del Interior en la exposición tan exacta que ha hecho de los motivos por los cuales se subvenciona á estas compañías; pero me permito además hacer una ligera observación. Uno de los ítem consulta la cantidad de 50,000 pesos para subvencionar á la Compañía Inglesa de Vapores, pagándosele dicha suma al tipo de 32 peniques. A este tipo la subvención aumenta á 100,000 pesos, siendo que la cláusula segunda del contrato con esa Compañía dice que la subvención debe ser pagada en plata. Debemos, por lo tanto, tener presente que, si pagamos en esta clase de moneda, la cantidad disminuye considerablemente.

El señor *Barros Luco* (Ministro del Interior).—Estas subvenciones se pagan en pesos de 38 peniques.

El señor *Gazitúa*.—Según los contratos celebrados con estas Compañías, se les debe pagar en

pesos de plata, y este es un punto en el que el Gobierno debería fijarse, porque hay mucha diferencia entre pagar en moneda de 38 peniques y pagar en moneda de plata, cuyo valor está sujeto á oscilaciones.

El señor *Walker Martínez* (don Joaquín).—Entiendo que se debe pagar en monedas de 38 peniques.

El señor *Gazitúa*.—Dejaremos entonces á un lado ese punto.

Supongamos que se pague en pesos de 38 peniques y veamos qué servicios prestan estas compañías al Fisco. No entremos á considerar las ventajas que recibe el comercio, porque hay mucha diferencia entre la entidad del Fisco y la entidad de la Nación; esta última comprende el comercio del país.

En el año 90 la Compañía Inglesa de Vapores hizo rebajas al Fisco en la conducción de sus empleados á Europa desde el puerto de Valparaíso por una cantidad que, tomada al tipo medio de 24 peniques, asciende á 50,000 pesos.

En 1891 esa rebaja ascendió á 100,000 pesos, cantidad mayor que la que recibe la Compañía por subvención; y en el año 92 se hicieron rebajas por valor de ochenta mil y tantos pesos. Ve, pues, la Honorable Cámara que con estos contratos el Fisco no sólo no pierde dinero, sino que, por el contrario, ahorra una cantidad considerable, si se tienen presentes todos los servicios que prestan al Estado las compañías subvencionadas.

El señor Ministro ha manifestado que en cada mala parten de Chile de 120 á 130 valijas de correspondencia, y si la Honorable Cámara se fija en lo que debería pagar el Gobierno por la conducción de esas valijas á una compañía no subvencionada, verá que esa valor ha sido dos ó tres veces el de la subvención. Pero no es esta la cuestión más importante para mí, pues creo que si mañana se presenta otra compañía que haga estos servicios en mejores condiciones que las actuales, inmediatamente debemos preferirla; aun más, creo que deberíamos tratar de establecer una compañía nacional.

Yo soy muy partidario de las asignaciones cuando tienen un objeto útil y provechoso. Indudablemente sería muy útil que las compañías de vapores llevaran nuestros productos á los puertos americanos del Atlántica; pero ¿cuáles son los productos nuestros que se pueden llevar á la República Argentina ó al Uruguay, cuando sabemos que los de Chile son similares á los que producen esas Repúblicas? Y si están ellas en situación de mandarnos sus productos en gran cantidad, ¿qué artículos podemos enviarles nosotros? Apenas nos quedan los vinos; pero éstos no se podrán mandar tan luego, porque nuestros agricultores todavía no han aprendido el sistema conveniente para hacer que los vinos puedan resistir á la navegación; fuera de esto, los vinos artificiales de Europa vienen á hacer ahí una gran competencia á los nuestros, porque se venden á precios muchos más bajos; y la verdad es, señor, que en Sud-América tenemos el prurito de consumir de preferencia todo lo que es europeo, y que por esta causa en los banquetes se sirve de ordinario, en vez de vinos, venenos.

Hay otro punto de vista, señor Presidente, desde el cual debemos contemplar lo que ocurre respecto

del tráfico de vapores entre Montevideo y Buenos Aires: nosotros no podemos, por un acto legislativo, obligar á una compañía á reformar la legislación de otros países. Si cobran de Montevideo á Buenos Aires una libra esterlina por tonelada en un viaje de unas horas, dueños son los empresarios para hacerlo así; nosotros no podemos remediar semejante situación.

En cuanto al envío de nuestros productos al extranjero se dirá: ¿por que razón se llevan á Inglaterra y no á otras partes? Por una muy sencilla: porque nuestros artículos de comercio en general no son similares á los europeos, nosotros producimos la materia prima que allá se elabora, y sin hacer alto en las leyes económicas, en Europa existen elementos que facilitan el embarque y desembarque que nosotros no tenemos.

De tal manera, honorable Presidente, que si la Cámara adoptara el procedimiento de negar la partida en discusión, se produciría una revolución en el servicio de la correspondencia á Europa, y quién sabe si también un trastorno en el comercio de importación de nuestro país. Sabe la Cámara que ese comercio sube de 10 á 12 millones de libras esterlinas; y tan considerable tráfico se perturbaría por negar una subvención de apenas 50,000 pesos plata. Debe tenerse, pues, muy presente que, negada esta partida, se produciría un verdadero conflicto en el país, porque de las cinco compañías de vapores extranjeros establecidas en Chile, no hay ninguna que observe en sus itinerarios una regularidad tan perfecta y toque en mayor número de puertos del Atlántico que la Compañía Inglesa.

Por otra parte, el comercio no ha querido aceptar ni aun durante la época de libre pasaje el envío de la correspondencia por la cordillera de los Andes, porque no va por ahí con la seguridad que por el Pacífico; y en materia de relaciones comerciales la seguridad es un factor primordial.

No quiero detallar los inmensos perjuicios que acarrearía á la industria y al comercio la medida que vengo impugnando. Los dejo á un lado para hacer breve referencia á la ventaja que se obtiene subvencionando á esta Compañía, con el descuento en el pasaje de los empleados públicos que van en comisión del servicio de un punto á otro de la República, rebaja que importa una suma no despreciable de pesos.

No quiero dejar pasar la observación que hacía el honorable Diputado por Valdivia diciendo que estas compañías tenían privilegios enormes que llegaban hasta el punto de colocar á la autoridad misma bajo su dependencia.

Este es un error profundo.

El mal que parece denunciarse nos viene de España, donde la administración puso siempre sobre todo su torpe mano, porque el Estado siempre ha sido torpe en la lucha por el progreso. Es la iniciativa individual la que ha estimulado el desenvolvimiento del siglo, y la autoridad la que, tratando de inmiscuirse en todo, ha impedido por lo común más que favorecido el desarrollo de la ciencia y de la industria.

Aprovecho esta oportunidad para manifestar que

condeno sus atentados contra la libertad del comercio.

Con respecto á la Compañía Sud-Americana, hay que hacer una observación que juzgo importante. No admito las subvenciones fijas; desearía que la que se da á aquella Compañía fuera con relación á los servicios que pueda prestar y al porvenir del comercio de cabotaje de la República.

Hace cerca de un año que me ocupo en esta interesante cuestión, y creo que antes que termine el actual período de sesiones podré presentar á la Cámara un proyecto de ley sobre cabotaje, que excluya toda bandera extranjera y que deje este comercio á la marina mercante nacional. Para la Compañía Sud-Americana de Vapores ó cualquiera otra que sólo ostente en sus mástiles la bandera chilena, será un gran beneficio una ley de esa naturaleza, leyes que impulsan el progreso de las naciones. Las subvenciones fijas no provocan este impulso porque, teniendo la esperanza segura en el porvenir, no tienden las empresas favorecidas á preocuparse del adelanto del comercio.

Por esto me opondré siempre, señor Presidente, á toda clase de subvenciones que no reporten un servicio verdaderamente provechoso para la nación.

La Cámara sabe perfectamente bien que después de la guerra europea del 70-71, la Alemania dictó una ley de expropiación de la marina mercante nacional; y en menos de veinte años aquel país, que no era conocido sino por su cañón de guerra, es conocido hoy día de todo el mundo por su pabellón de comercio; hoy día la primera compañía del mundo por su importancia es una alemana, que hace la carrera entre Bremen y Nueva York. Así es como aquel país ha ido fomentando su industria manufacturera á medida que se han desarrollado sus intereses comerciales fundados en la protección prestada á la marina mercante.

Lo que el honorable Diputado por Valdivia ha dicho acerca de las Compañías Inglesa y Sud-Americana es efectivo. Ellas han formado á veces un solo cuerpo para impedir que otras compañías puedan establecerse; el comercio de cabotaje se hace con sus grandes vapores, y así han detenido el progreso de la navegación en Chile; pero, á pesar de todas estas obvias razones, no negaré mi voto á la partida, porque, por de pronto, se vendrían á perjudicar la industria y el comercio nacional.

El señor **Richard**.—Voy á aprovechar esta ocasión, honorable Presidente, para aplicar al señor Ministro del Interior se sirva comunicar los datos que tenga sobre el adelantamiento de la colonia de Palena, fundada cuatro años atrás.

El señor **Barros Luco** (Ministro del Interior).—El informe sobre esta materia ha sido remitido al Ministerio de Colonización, de quien depende dicho servicio; de suerte que no puedo dar al honorable Diputado los datos que solicita.

El señor **Richard**.—Me refería al señor Ministro del Interior, porque el ítem de esta partida, que pertenece al presupuesto del Interior, concede una subvención determinada á la Compañía Sud-Americana de Vapores para efectuar un viaje mensual entre Melipulli y Palena.

Según antecedentes que tengo, esta colonia se en-



cuenta abandonada, y por consiguiente la subvención no tendría objeto.

El señor **Barros Luco** (Ministro del Interior).—La ocupación de la colonia de Palena se ha considerado de la más alta importancia; es un lugar que está á inmediaciones de la República Argentina y que al mismo tiempo puede tener fácil comunicación con el resto de la República.

La posesión y colonización de Palena es, pues, de la más alta trascendencia.

El señor **Richard**.—Ignoraba la alta razón que aconsejaba el mantenimiento de la colonia de Palena; creía que sólo se trataba de establecer allí una colonia agrícola.

Hacía mis preguntas porque, según he sabido, los colonos llevados ahí se han venido en su mayor parte al continente, y se han traído los animales y demás cosas que tenían consigo. Hoy por hoy no hay en Palena recurso de ningún género; la colonia no sirve más que para mantener en funciones á un inspector de colonización que gana 3,000 pesos al año, y que, no teniendo nada que hacer, pasa casi todo su tiempo en Ancud ó en Puerto Montt.

Aun cuando las razones de alta política que ha insinuado el señor Ministro, me aconsejan no insistir en que sea tomada en cuenta desde luego mi idea, persisto en recomendar mis observaciones á la consideración de Su Señoría para cuando llegue el momento de estudiar el punto.

Suprimiendo el viaje mensual á Palena, como lo he indicado, y reemplazándolo dentro del mismo contrato, por un viaje á Melinca, se prestaría un importante servicio al gran comercio de maderas que existe en este último punto, y se haría justicia á la solicitud que muchos industriales han presentado al Ministerio en este sentido.

Por lo que hace á las comunicaciones con Palena, ellas pueden continuar haciéndose por los vaporcitos de la Armada Nacional, como el *Cóndor* y otros, que pasan constantemente en las aguas de aquellas regiones, sin gravamen extraordinario para el Gobierno.

Obrando de la manera que insinúo me parece que se daría á la subvención que tiene el vapor que va á Palena, una inversión más provechosa y se consultarían las razones de conservación nacional que ha señalado el señor Ministro. Someto estas observaciones á su consideración y dejo á Su Señoría en libertad de apreciarlas como lo estime conveniente.

El señor **Barros Luco** (Ministro del Interior).—Con el mayor gusto tendré presentes las observaciones del señor Diputado.

El señor **Trumbull**.—Quiero decir unas pocas palabras para fundar mi voto, que será afirmativo de esta partida, que subvenciona á la Compañía Inglesa y á la Sud-Americana de Vapores.

Se han dado razones en contra de la subvención, tanto por el señor Diputado por Valdivia como por el señor Edwards, Diputado de Vallenar, y por mi parte debo declarar que, si se tratara de aprobar una subvención propiamente tal, yo opinaría como ellos. Pero en el caso presente no se trata de eso, sino de pagar servicios indispensables, que responden á una conveniencia pública y que las compañías de vapo-

res subvencionadas son las únicas que están en situación de prestar.

Yo estoy perfectamente seguro, señor Presidente, de que lo que se paga á la Compañía Inglesa de Vapores es poco en relación á los grandes servicios que ella presta, y de que, si se abrieran propuestas públicas para la contratación de estos, tendrían que pasar muchos años aún para que hubiera una empresa que pudiera reemplazarla. No hay actualmente, ni la habrá en mucho tiempo todavía, otra compañía que cuente con los capitales y vapores de que puede disponer la Compañía Inglesa, con itinerarios regulares y fijos que corresponden á las necesidades del comercio y del público en general.

Decía el señor Diputado de Valdivia que sin necesidad de subvención se podía obtener de la Compañía Inglesa los mismos servicios que presta hoy, sólo en cambio de las ventajas que actualmente se le conceden, de despachar sus vapores en tiempo oportuno y otras por el estilo que dependen de la autoridad. A este respecto, contesto yo, señor, que Chile está ya muy avanzado en el respeto de los derechos y en la civilización, para que le fuera dado obtener servicios que no pagara, por otro camino que el recto y justo, y no sería de este carácter el de hacer una guerra de intrigas á una empresa comercial.

A mí me parece que por el momento sólo la Compañía Inglesa puede prestar los servicios necesarios en el envío de la correspondencia á Europa, y que lo único que se puede pedir es que el Gobierno procure obtener las mayores ventajas posibles de la subvención que da.

El honorable señor Edwards ha dicho que una de las obligaciones del Gobierno, en este caso, era obtener de las compañías subvencionadas que graduasen los fletes en proporción á las distancias. Pero Su Señoría pide algo que no se puede conseguir con actos de Gobierno ó de Congreso, sino que depende de la naturaleza de las cosas, del intercambio ordinario de productos que exista entre dos plazas ó mercados. Aquí mismo se ha hecho notar que cuesta más caro el flete entre dos puertos cercanos que el que se cobra entre dos puertos más alejados, lo cual es una manifestación de un hecho que sucede en virtud de leyes económicas que no es dable variar por actos de autoridad, mientras no ejerza influencia sobre él la competencia.

Se ha tocado la cuestión del vapor *Spartan*. Creo que no se debe ceder ese vapor á una compañía que se limite á hacer el viaje á las costas argentinas ó brasileras. El *Spartan* es un vapor que puede cargar cuatro mil toneladas, y los honorables Diputados que entiendan la cuestión estarán de acuerdo conmigo en que es absolutamente imposible encontrar en Chile ó afuera la carga suficiente para un viaje de ese vapor, por la razón muy sencilla de que no hay cambio de productos entre las costas chilenas y las argentinas ó brasileras.

Todos los productos que pudiéramos llevar al Brasil, como la harina, por ejemplo, vienen á aquel país de Estados Unidos en buenos vapores de compañías subvencionadas.

No recuerdo, fuera de las que he contestado, otra razón atendible en contra de la subvención que aquella de que las Compañías Sud-Americana y la Ingle-

sa han ejercido durante muchos años un monopolio en nuestro comercio de cabotaje, impidiendo que bajasen los fletes. Esta es una afirmación errada, señor Presidente; pocos países hay que, en las condiciones modestas del nuestro, tengan como Chile no menos de diez compañías diversas empleadas en el comercio de cabotaje de sus costas.

Se ha tocado también la idea de dictar leyes protectoras del comercio de cabotaje, idea que acepta el honorable Diputado por Ancud. Yo no soy de la opinión de Su Señoría; yo creo que nuestras playas y mares deben dar franca y libre acogida á las banderas de todas las naciones del mundo. En el caso que el señor Diputado ha citado, del progreso de la Alemania en materia de marina mercante, no se puede atribuir semejante adelanto á las leyes de comercio que Su Señoría ha mencionado, sino al progreso general del país en toda materia. En cambio, yo puedo citar el ejemplo de los Estados Unidos que arruinaron su marina mercante y su comercio en virtud de leyen análogas á las que se pretende para Chile.

El señor **Edwards** (don Benjamín).—En el debate se ha dicho, señor Presidente, que no habría suficiente carga de productos chilenos para llevar á los puertos del Brasil, del Uruguay ó de la República Argentina. Los honorables colegas que han sostenido esta tesis parecen haber tomado como punto de partida los puertos de Río Janeiro y Buenos Aires.

Ese último puerto está en una situación excepcional. Los vapores que á él llevan carga desde aquí, tienen que cobrar doble flete por el trasbordo de Montevideo.

Naturalmente comprendo yo que los fletes deben recargarse; es indudable que de ninguna manera puede pretenderse imponer á las empresas condiciones que no estén dispuestas á cumplir; sobre esto no hago observación alguna. Pero veo que es hasta absurdo que una empresa subvencionada por el Estado, en cambio de servicios á que yo por mi parte no doy toda la importancia que les atribuye el señor Ministro, servicios que consisten en conducir la correspondencia oficial y hacer una rebaja en el flete de la carga ó transporte de los empleados que puede el Gobierno necesitar enviar á Europa; que una empresa así, digo, nos esté hostilizando y nos cobre un flete doble para puertos que están á un tercio de la distancia entre Valparaíso y Liverpool.

El puerto de Montevideo no tiene los inconvenientes del de Buenos Aires, y sin embargo la carga llevada á él paga un flete doble.

Se dice que á Río de Janeiro no tenemos nosotros carga que llevar. Pero si no la tenemos es, señor, porque nuestros artículos no pueden ir á hacer competencia á los de otros países, los cuales no pagan un flete tan subido. En sólo harinas se internan á Río de Janeiro 100,000 quintales procedentes de Liverpool. Porque nosotros, que llevamos trigo á Europa, no podemos llevarlo á Río de Janeiro con motivo del exceso de los fletes; tenemos, pues, que contentarnos con mandar el trigo á Europa para que allá lo muelan y en forma de harina lo manden al Brasil. Y un fenómeno idéntico pasa con todos los productos de Chile.

El mercado universal á donde concurren todas las naciones marítimas es Liverpool, y se comprende

que nosotros, que necesitamos ir á buscar á otras partes los artículos que nos son necesarios, y que producimos artículos que en otras partes se necesitan, no podamos, sin embargo, llevar nuestros artículos á Montevideo, Buenos Aires y Río Janeiro por los fletes prohibitivos que nos es preciso soportar.

Se ha dicho también que no podemos llevar nada á Buenos Aires porque los productos chilenos son similares á los argentinos. Esto no es exacto, señor; no podemos, bien lo sé, llevar trigo á la Argentina porque ese artículo se produce allá también en abundancia; pero sí podemos llevar nueces, frejoles, vinos, etc. El señor Diputado que hacía aquella afirmación puede, si gusta, consultar la estadística comercial y verá entonces que en nueces siquiera enviamos, á pesar de los fletes, 25,000 sacos á la República Argentina. Pero sucede que otros productos de menos valor que éstos no pueden soportar los fletes y quedan excluidos de aquel mercado.

Indudablemente que para desarrollar nuestro comercio y vivificar nuestra industria no debemos atender sólo á que se rebajen los fletes. Necesitamos también ajustar tratados de comercio. Pero felizmente podemos decir que hay ya tratados en vía de iniciación y, mientras tanto, convendría principiar por algo.

La Compañía Inglesa de Vapores está subvencionada por el Estado, y en cambio de la subvención ella soporta ciertas gabelas. Pues bien, suprimáse algunas de dichas gabelas, como la de la rebaja de un 25 por ciento en los pasajes de los empleados que viajan en comisión del Gobierno (rebaja que no hace sino crear compromisos á los Ministros), y en compensación exíjase de la Compañía que baje un poco los fletes. Si esto no se puede conseguir, como sería de desear, que sólo se cobre un flete proporcionado á la distancia recorrida; que se cobre al menos el mismo flete que cobran otras compañías y no el doble.

Me parece que la idea de mi honorable amigo el señor Diputado por Lautaro es muy digna de acogerse. Estas subvenciones á Compañía de Vapores deben concederse en virtud de propuestas públicas.

Hay que recordar, por otra parte, que hoy tenemos el vapor *Spartan* y pronto llegará el *Aquila*. Con estas dos grandes naves y además el *Amazonas* podría formarse una empresa nueva con carrera fija hacia el otro lado de la América.

Es necesario, señor Presidente, que nos preocupemos de la situación precaria en que se hallan las industrias chilenas. El precio de nuestros artículos de exportación decae día por día en todos los mercados; el telégrafo nos anuncia constantemente una baja en el valor del salitre, de la plata y de todos nuestros productos.

Yo rogaría al señor Ministro que se sirviera tomar en cuenta estas ideas. No se trata de hostilizar á nadie. Yo soy el primero en reconocer los grandes servicios de que somos deudores á la Compañía Inglesa de Vapores; todos los chilenos le debemos por ellos profunda gratitud. Fué ella la primera Empresa que, trayendo á nuestras costas la navegación á vapor, acortó las distancias en una proporción enorme, y facilitó así el desarrollo del comercio del país. Antes el viaje desde Santiago á la Serena se hacía

por tierra; y la introducción de la navegación acortó el viaje dejándolo reducido á la quinta parte de su duración.

Yo creo que habiendo buena voluntad no sería difícil conseguir la realización de los propósitos que he manifestado. Mi ánimo no es suprimir la subvención, sino, manteniéndola, sacar de ella las ventajas legítimas que sean posibles, á fin de crear nuevos mercados á nuestros productos.

El señor **Barros Luco** (Ministro del Interior). —He tomado nota de las observaciones y de los deseos del honorable Diputado que deja la palabra. Por mi parte trataré de hacer lo posible porque esos deseos se satisfagan, y al efecto conferenciaré con los representantes de las Compañías Inglesa y Sud-Americana, quienes se han manifestado dispuestos á oír toda proposición razonable. Y no veo, por lo demás, inconveniente alguno para poner un decreto en el sentido de pedir propuestas públicas; pero será necesario conceder para eso un plazo largo á fin de dar tiempo á que se formen empresas nuevas que reemplacen ó puedan reemplazar á las actuales; por el momento creo que el procedimiento que se indica no sería ni prudente ni eficaz.

El señor **Walker Martínez** (don Joaquín). —El debate habido, señor Presidente, y el desarrollo que ha alcanzado dejan ver claramente que hay algunas ideas en que todos estamos de acuerdo y otras en que el acuerdo es fácil de producirse.

Debo empezar por declarar que habría aceptado la supresión del ítem, porque no creo que el Estado deba favorecer con subvenciones á determinadas compañías.

Juzgo que el régimen de la libre concurrencia es el mejor y el que da más garantías de buen servicio.

Y si en la sesión pasada hablé exponiendo las ideas que los señores Diputados ya conocen, lo hice porque sé que predomina en la Cámara la idea de mantener la subvención. Y por eso decía yo: votemos la subvención pero á condición de que con ella lleguemos á algún resultado provechoso para el país, buscando aquellas ventajas que legítimamente podemos esperar.

¿Por qué, señor Presidente, si se hace en condiciones razonables el viaje hasta Liverpool ú otro puerto de Europa, no se mantienen siquiera las mismas condiciones por la tercera parte del camino? Fíjese la Cámara que lo lógico y lo equitativo sería que siempre este servicio se cobrara, en relación á la distancia recorrida, y que lo que pido ahora es que se cobre siquiera para Montevideo, Río Janeiro ó Buenos Aires el mismo flete que se cobra para Burdeos y Liverpool, en lugar del flete doble que hoy pagan las mercaderías que van á los puertos del Atlántico.

La Compañía subvencionada podría estimar esta ventaja como un estímulo para disminuir sus fletes en los casos que indico.

Veo, honorable Presidente, que la razón de la conducción de correspondencia que se ha hecho valer en apoyo de la subvención á la Compañía Inglesa, no es de mucha consideración, porque podría imponerse esta carga á otras de las compañías establecidas en nuestras costas. La ventaja que nos proporciona la Compañía con la rebaja en los pasajes de los em-

pleados públicos que van á Europa, no debe tomarse en cuenta en el tráfico de nuestras costas, porque quiero eliminar de este debate á la Compañía Sud-Americana, á la que por otros títulos debemos protección, encontrándose además vigente el contrato que con ella se ha celebrado.

Quiero concretarme, pues, al ítem 5.º, único cuya supresión se pide. Respecto de la Compañía Inglesa, no pasan de tres ó cuatro los empleados que por la vía de Magallanes van durante el año á Europa. La rebaja del 25 por ciento en el pasaje de dos ó tres Ministros Diplomáticos no es, pues, cosa de gran consideración y, sobre todo, con esta rebaja no se descarga absolutamente nuestro presupuesto, sino que se da un alivio á los mismos empleados que hacen el viaje, mejorando las condiciones en que lo emprenden.

Por lo demás, esta rebaja ya hemos visto que presta á numerosos abusos, y más valdría que no la tuviéramos. En años pasados, bajo la administración Balmaceda, yo recuerdo que se mandó á un empleado á Europa á estudiar el mobiliario de las escuelas, á un doctor para estudiar el sistema de boticas, y así, según la profesión de cada cual, se le daba, si quería ir á dar un paseo por el viejo mundo, un título que le sirviera de pretexto para emprender el viaje, para lograr ser admitido en los establecimientos científicos especiales y para poder dar su paseo por Europa de la manera más cómoda y barata. De modo, pues, que esta rebaja no es en realidad una ventaja, sino un medio de provocar abusos que en nada favorecen al interés público.

Queda entonces en pie sólo la razón de la correspondencia; y yo digo, adoptando el mismo criterio proteccionista que se hace valer (y que nos mueve á dar esta subvención para procurar á nuestro comercio y á nuestras industrias una comunicación rápida con el extranjero, rapidez tan necesaria para la perfecta marcha de las negociaciones mercantiles); y yo digo y repito: está bien, demos una subvención porque se nos lleve nuestra correspondencia; pero, al mismo tiempo, consigamos otras ventajas para nuestro comercio, ya que esta conducción de la correspondencia es un servicio que nos puede prestar cualquiera otra de las compañías existentes; consigamos una rebaja en el flete de nuestras mercaderías á los puertos del Atlántico, para que puedan ellas abrirse un mercado en los respectivos países y soportar la competencia de los productos similares de otras naciones, que se encuentran ahora en una condición más favorable que la nuestra, porque no se hallan recargados sus productos con un flete verdaderamente exorbitante y prohibitivo.

Ahora bien, hay todavía otra circunstancia que debe preocupar la atención de la Cámara. Vamos á votar 50,000 pesos de subvención y 30,000 para pagar las diferencias de cambio, esto es, 80,000 pesos, sin que haya contrato vigente alguno con la Compañía Inglesa, la que podría presentarse mañana cobrando los 80,000 pesos sin tener que cumplir, por su parte, las condiciones que le imponía el contrato fenecido; porque aquí no decimos: se prorroga el contrato celebrado con la Compañía Inglesa de Vapores, sino que concedemos sencillamente la subvención sin fijar en la ley condición alguna. Siendo la ley de

presupuestos una ley de la República, podría presentarse la Compañía cobrando la subvención que en ella se le otorga, sin allanarse á soportar las cargas y gabelas que tenía durante la vigencia del contrato.

Aceptando, pues, el ítem 5 de esta partida y el único de la partida 36 en la forma en que actualmente están redactados, dejaríamos al Gobierno con las manos atadas, imposibilitado para exigir de la Compañía los servicios que en el antiguo contrato ésta se comprometía á hacer, y obligado á decretar la inversión de estos 80,000 pesos á pesar de la negativa de la Compañía.

Por lo demás, creo que no estamos en el caso de continuar subvencionando á las compañías de vapores; son empresas muy fuertes, que obtienen pingües ganancias y que no necesitan de subvención alguna para continuar viviendo prósperamente. La del Pacífico, por ejemplo, tiene millones de libras esterlinas de capital, y ella continuaría haciendo sus viajes lo mismo con ó sin subvención. Luego no es necesaria la subvención para que naveguen buques de compañías formales en nuestras costas; no es tampoco ella necesaria para la conducción de la correspondencia, puesto que habría buques que la efectuarían sin el menor gravamen para el Estado.

Sin embargo, esto es lo único que la Compañía Inglesa nos da en compensación de los dineros que les entregamos. Debemos, pues, pedir una ventaja efectiva, la que indicaba el honorable Diputado de Vallenar, es decir, modificación del flete que pagan nuestros productos por su conducción á los puertos del Atlántico; y recuérdese que esta medida sería la salvación de nuestro comercio y de nuestras industrias, porque es evidente que no podemos llevar á esos mercados nuestros productos sólo por el excesivo precio de la conducción. No teniendo esos países nuestros artículos, que son los que en mejores condiciones podrían proporcionarse, tienen que abrir sus puertas á los productos menos buenos de otras naciones.

Continuamente oímos hablar del exceso de la importación sobre la exportación; de que es necesario establecer la balanza comercial entre lo que importamos y lo que exportamos; de que debemos fomentar nuestro comercio de exportación; y, sin embargo, no se hace nada en tan plausible sentido. El mejor de todos los medios para fomentar nuestra exportación sería el indicado por el honorable Diputado de Vallenar: la reducción del flete para los mercados de Buenos Aires y Montevideo.

Debemos pues, honorable Presidente, glosar esta partida de manera que no se encuentre el Gobierno con las manos atadas, y á fin de que el señor Ministro pueda gestionar con la misma Compañía y ver si ésta se aviene ó no á otorgar las ventajas que aquí se han solicitado, para que no se vea el Ejecutivo en la necesidad de decretar la entrega de la subvención sin haberlas obtenidas.

Yo creo que sería conveniente adoptar el sistema de propuestas, que siempre se ha usado al contratar alguna obra o servicio público; y me parece que los dos ítem nombrados deben refundirse en uno, ya que sólo se comprendería esta subvención de 50,000 pesos en moneda de 38 peniques, y de 30,000 para pagar las diferencias de cambio, toda vez que estu-

viera vigente el contrato que fijaba la subvención en moneda de 38 peniques; pero no existiendo hoy contrato alguno, no tiene explicación ni razón este ítem para pagar diferencias de cambio. De modo, pues, que, ó se votan los 80,000 pesos en un sólo ítem, ó no podrán pagarse más que los 50,000, porque no hay contrato alguno vigente que diga que esos 50,000 pesos son de 38 peniques.

Haciendo un solo ítem de los dos nombrados podría quedar en esta forma:

«Para subvencionar á una compañía de vapores que lleve correspondencia á Europa por la vía de Magallanes y que ofrezca más baja tarifa en sus fletes á Montevideo, Buenos Aires y Río Janeiro, 80,000 pesos.»

De esta manera se consultan las dos condiciones principales: el viaje á Europa y la diferencia ó rebaja del flete para los puertos del Atlántico; y como el contrato sería sólo para un año, en el presupuesto se tendría la autorización para emplear 80,000 pesos en subvenir á alguna compañía que ofreciera mejores condiciones y mayores rebajas en los fletes para los puertos de Buenos Aires, Montevideo y Río Janeiro.

Ahora bien, la Compañía Inglesa ¿sería la que ofreciera mayores ventajas? Yo creo que es indudable, porque, dada la enorme diferencia y superioridad de su material y sus cuantiosos capitales, es la que se encuentra en mejores aptitudes para hacerlo; pero si llega á establecerse otra compañía en este año ó en el año venidero ¿por qué no abrir las puertas á la libre concurrencia de todo el mundo?

El señor **Trumbull**.—Creo que en la indicación que ha formulado Su Señoría no se toman en cuenta los viajes que hacen los vapores de la Compañía Inglesa á Panamá.

El señor **Walker Martínez** (don Joaquín).—Es que el ítem 5 dice así: «Subvención acordada á la Compañía Inglesa de Vapores que hace la carrera del sur por el Estrecho de Magallanes, etc.»; y como no se nombra á Panamá en el ítem, no he tenido para que tomarlo en cuenta.

El señor **Gaxitúa**.—Sin embargo, está entre las obligaciones de la Compañía Inglesa la de conducir á los empleados públicos á Panamá con la rebaja del 25 por ciento.

El señor **Walker Martínez** (don Joaquín).—He prescindido de esta reducción en los pasajes, porque no importa otra cosa que una ganga para los empleados públicos que van de paseo, y porque es algo que puede prestarse á muchos abusos.

El señor **Trumbull**.—El honorable Diputado no toma para nada en cuenta la rapidez, y aceptaría la propuesta en que se ofreciera hacer el viaje á Europa en dos veces el tiempo que emplea la Compañía Inglesa, con tal de que lo hiciera por la mitad de la suma que ésta pide.

El señor **Walker Martínez** (don Joaquín).—Se podría agregar la idea indicada por Su Señoría y quedaría así completa: «en el menor tiempo.»

Yo lo único que quiero es que votemos con entera conciencia lo que íbamos á votar á ciegas. Si la Compañía Inglesa ofrece un chelín menos de flete para Buenos Aires, Montevideo y Río, ella se llevará la subvención; pero en el año próximo pueden formarse nuevas compañías, puede haber alguna que se

quiera hacerse cargo del *Spartan*, para la adquisición del cual no ha habido interesados, según dijo hace poco el señor Ministro, con el objeto de hacer el viaje á los puertos del Atlántico desde nuestras costas. Creo que habría muchos capitalistas chilenos dispuestos á emprender este negocio, ó podría venir á nuestras costas una de las infinitas compañías que hacen el viaje de Montevideo á Europa; ó, por último, nada difícil sería que la misma Compañía Sud-Americana de Vapores, que actualmente hace espléndidos negocios, hiciese extensiva su navegación á las costas de la República Argentina y el Brasil, obteniendo así mayores beneficios ella misma, y obteniéndolos también Chile; y en realidad sería muy importante para un país militar belicoso como el nuestro tener cincuenta buques de que disponer en casos de guerra, cosa á la cual naturalmente estamos expuestos.

El señor **Robinet**.—No somos belicosos, señor; somos muy pacíficos.

El señor **Walker Martínez** (don Joaquín).—He dicho belicosos, porque no aguantamos pelos en el lomo, como vulgarmente se dice.

Pero, en fin, con la indicación que he propuesto no amarro las manos del Gobierno; yo no creo que la conducción de nuestra correspondencia sea motivo bastante para que demos una subvención de ochenta mil pesos. Sólo se conseguiría así que la carga para Buenos Aires, Montevideo, etc., pagase un flete tan considerable como el que hoy paga, flete que va á gravar al consumidor, pues todos estos gastos se cargan siempre á costo de producción, y no los soporta el productor; lo que, al fin de cuentas, hace que nuestros productos no puedan ser vendidos en aquellas ciudades sin un recargo que les impide soportar la competencia que les hacen los productos de otras partes y que llegan sin este recargo.

Hago pues, señor Presidente, indicación en el sentido que dejo expresado para salvar mis opiniones y mi criterio en este asunto, y dejo al Gobierno en amplia libertad para que trate de conseguir las mayores ventajas posibles sobre los puntos que se han tratado en este debate.

El señor **Barros Luco** (Ministro del Interior).

—La indicación del señor Diputado por Lautaro reviste en las actuales condiciones alguna gravedad, porque sería preciso pedir propuestas públicas, lo que demoraría tal vez cuatro, seis ú ocho meses.

El señor **Walker Martínez** (don Joaquín).—Nó, señor; con seis ú ocho días podría haber tiempo suficiente para todo.

El señor **Barros Luco** (Ministro del Interior).—De todos modos, y aun imponiendo que las propuestas pudieran conseguirse en ese intervalo, la situación del Gobierno podría ser muy seria, porque, una vez vencido el plazo para presentar propuestas, habría que suspender la subvención, y por consiguiente los servicios que la Compañía Inglesa presta; lo que, como comprende la Honorable Cámara, podría producir trastornos muy perjudiciales, por cuyo motivo no me parece oportuna la indicación de Su Señoría.

El señor **Walker Martínez** (don Joaquín).—Con mi indicación sólo he querido mejorar las condiciones en que hoy se hace el servicio de transportes marítimos, pero de ningún modo crear perturbaciones, y mucho menos perturbaciones graves, como ha dicho el señor Ministro.

El señor **Santa Cruz**.—Deseo tan sólo proponer una modificación á la indicación del señor Diputado por Lautaro, para que ésta se glose de la manera siguiente: «Para subvencionar la navegación á vapor á Europa, por la vía de Magallanes, ochenta mil pesos,» dejando al señor Ministro del Interior la facultad de determinar las condiciones más ventajosas que puedan obtenerse.

El señor **Walker Martínez** (don Carlos).—Pido la palabra.

El señor **Zegers** (Presidente).—Como ha llegado la hora, se suspende la sesión, quedando con la palabra Su Señoría.

*Se suspendió la sesión.*

A SEGUNDA HORA

*Se constituyó la Sala en sesión secreta.*

RICARDO CRUZ COKE,  
Redactor.