

# Sesion 28.<sup>a</sup> extraordinaria en 9 de Enero de 1907

PRESIDENCIA DEL SEÑOR SANFUENTES

## SUMARIO

Acta de la sesion anterior. — Cuenta. — A indicacion del señor Lazcano se acuerda celebrar sesion en el dia de mañana, para despachar los presupuestos i otros negocios de interes — El señor Lazcano pide datos al Ministro del Interior sobre un juicio por tres millones de pesos, ganado por la Municipalidad de Santiago, al Fisco. — El señor Avalos (Ministro de Industria i Obras Públicas) explica al señor Rozas el incidente ocurrido en el Ministerio que trajo como consecuencia la renuncia del señor Ramírez, empleado de esa oficina. — A instancias del señor Lazcano, el señor Fábres (Ministro de Marina) rectifica algunas apreciaciones hechas por este honorable Senador, en sesiones anteriores, en que puso de manifiesto el estado de nuestra marina de guerra i la necesidad de reparar en Europa al «Prat», rectificaciones que son observadas por los señores Lazcano i Walker Martínez. — Se suspende la sesion. — A segunda hora se constituye la Sala en sesion secreta i presta su acuerdo para nombrar al señor don Rafael Errázuriz Urmента Enviado Extraordinario i Ministro Plenipotenciario ad honorem ante la Santa Sede. — Reabierta la sesion pública, se aprueba un proyecto que concede gratificacion a los empleados del Senado, i se entra a considerar las modificaciones introducidas en el presupuesto del Interior por la Honorable Cámara de Diputados que habian quedado pendientes en sesion anterior, i se desecha el ítem para trabajos del censo, agregado por la otra Cámara i modifícase el ítem para subvencionar compañías de vapores. — Se levanta la sesion.

## Asistencia

*Asistieron los señores:*

Balmaceda, J. Elías      Cifuentes, Abdon  
Castellon, Juan      Charme, Eduardo

Espinosa Pica, M.      Urrejola, Gonzalo  
Fernández Concha, D.      Valdes Valdes, Ismael  
Figueroa, Javier A.      Vial, Leonidas  
Lazcano, Fernando      Villegas, Enrique  
Matte Pérez, Ricardo      Walker M., Joaquin  
Reyes, Vicente      i los señores Ministros  
Rozas, Ramon Ricardo      de Relaciones Esterio-  
Sánchez M., Darío      res, de Hacienda, de  
Silva Ureta, Ignacio      Guerra i Marina i de  
Subercaseaux, Ramon      Industria i Obras Pú-  
Tocornal, José      blicas.

## Acta

*Se leyó i fué aprobada la siguiente:*

«SESION 37.<sup>a</sup> EXTRAORDINARIA DEL 8  
DE ENERO DE 1907»

Asistieron los señores Sanfuentes, Balmaceda, Besa, Castellon, Cifuentes, Charme, Devoto, Fernández Concha, Figueroa, Lazcano, Matte, Reyes, Rozas, Sánchez Masenlli, Silva Ureta, Sotomayor (Ministro de Hacienda), Subercaseaux, Tocornal, Urrejola, Valdes Valdes, Vial, Villegas i Walker Martínez, i los señores Ministros de Relaciones Esteriores, Culto i Colonizacion, de Guerra i Marina i de Industria i Obras Públicas.

Aprobada el acta de la sesion anterior, se dió cuenta de los siguientes negocios:

## Mensajes

Dos de S. E. el Presidente de la República: en el primero comunica que ha resuelto incluir entre los asuntos de que puede ocuparse el Congreso Nacional, en el actual período de sesiones extraordi-

narias, todos los proyectos pendientes sobre creacion, supresion o modificacion de los límites de comunas.

Se mandó archivar.

En el segundo inicia un proyecto de lei que declara de abono al Ministro de la Corte Suprema, don Aniceto Vergara Albano, los cinco años siete meses dos dias que permaneció alejado de la Administracion, comprendidos entre el 24 de setiembre de 1891, fecha en que terminó en sus funciones de Director de la Caja de Crédito Hipotecario, hasta el 21 de abril de 1897, dia en que fué nombrado Ministro de la Corte de Apelaciones de Santiago.

Se reservó para segunda lectura.

#### Oficios

Uno de la Honorable Cámara de Diputados con el que remite aprobado un proyecto de lei que fija los sueldos de los operarios del Apostadero Naval de Talcahuano.

Se reservó para segunda lectura.

#### Informes

Dos de la Comision de Industria i Obras Públicas: el primero acerca del proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, que tiene por objeto autorizarlo, para que contrate, a precio alzado, en conjunto o por secciones, el estudio, la construccion i el equipo de la parte del ferrocarril lonjitudinal comprendida entre la Ligua i Arica; i el segundo respecto de la solicitud en que don Santiago de Toro Herrera i don Frank Lumley, por la Compañía anónima inglesa «The Mining Exploration Company Limited», piden se conceda a dicha Compañía, o a quien sus derechos represente, permiso para construir un ferrocarril eléctrico, de vapor o de sangre, que partiendo de la estacion de Tinguiririca siga la direccion jeneral del cajon del rio del mismo nombre hasta llegar a la línea divisoria con la República Arjentina.

Quedaron para tabla.

Se leyó i fué aprobada la siguiente tabla de los negocios de que puede ocuparse el Senado:

1.º Modificaciones introducidas por la Honorable Cámara de Diputados en el proyecto de presupuestos del Ministerio del Interior.

2.º Modificaciones del presupuesto del Ministerio de Justicia.

3.º Proyecto de lei que concede una gratificacion a los empleados de la Secretaría i Redaccion de Sesiones del Senado.

4.º Proyecto que fija los sueldos de los operarios del Apostadero Naval de Talcahuano.

5.º Proyecto sobre construccion del ferrocarril lonjitudinal.

6.º Proyecto que fija la cabecera de la comuna de Pichiguan.

7.º Proyecto sobre suministro de datos estadísticos.

8.º Proyecto que fija la planta i sueldos de los empleados del Archivo de Gobierno.

9.º Proyecto sobre enajenacion de terrenos fiscales en Magallanes.

10. Proyecto sobre pago de cuentas pendientes en el Ministerio de Marina.

11. Proyecto sobre aprovechamiento de las aguas de regadío como fuerza motriz.

Antes de entrar a la órden del dia, el señor Rozas dijo que habia llegado a su noticia que en el Ministerio de Industria i Obras Públicas se habia producido un incidente entre dos jefes de seccion, a uno de los cuales se habia pedido su renuncia i que deseaba se enviara a la Cámara la renuncia presentada por ese empleado.

El señor Ministro de Hacienda contestó que trasmitiria al señor Ministro de Industria i Obras Públicas la peticion del honorable Senador por Llanquihue.

Púsose, en seguida, en discusion jeneral el proyecto de lei que autoriza, por el término de dieciocho meses, el cobro de las contribuciones, i se dió por aprobado con el asentimiento tácito de la Sala.

Considerado inmediatamente despues en particular, a propuesta del señor Presidente, se puso en discusion el artículo primero, i el señor Ministro de Hacienda dió algunas esplicaciones.

El señor Urrejola usó de la palabra para manifestar las razones que lo inducian a pedir se suprimiera en el número 3.º del párrafo II, «Contribuciones municipales», la frase que dice «debiendo entenderse que el monto de la patente es anual i no trienal».

El señor Ministro de Hacienda apoyó esta peticion.

Con este motivo usaron de la palabra los señores Subercaseaux, Ministro de Hacienda, Urrejola, Valdes Valdes, Reyes, Balmaceda i Besa.

El señor Balmaceda pidió que en el número 5.º, del mismo párrafo II, relativo a las patentes de minas, se consignara que la contribucion de patentes mineras que corresponden a la comuna de Pica, debe dividirse en la misma forma establecida por la lei para la de la contribucion salitrera.

El señor Besa dijo que Su Señoría podia asegurar que no se daba cumplimiento a la lei de 10 de noviembre de 1904, que reglamenta la forma en que debe percibirse el producto de las patentes de minas i dispone que él se aplique, en cada comuna, al mantenimiento i conservacion de caminos, pues éstos, en el norte, se hallaban abandonados.

Hizo el señor Senador algunas observaciones sobre el particular i solicitó del señor Ministro de Hacienda se sirviera pedir a las autoridades respectivas datos detallados acerca de la manera cómo se ha dado cumplimiento a la referida lei.

Cerrado el debate, se dió por aprobado el artículo en discusion, acordándose votar separadamente la frase final del número 3.º del párrafo II, «Contribuciones municipales» que dice «debiendo entenderse que el monto de la patente es anual i no trienal», i la indicacion del señor Balmaceda.

Consultada la Sala acerca de si se suprimia la frase final del referido número 3.º, que dice: «debiendo entenderse que

el monto de la patente es anual i no trienal», resultó la afirmativa por doce votos contra nueve.

En consecuencia, quedó suprimida dicha frase.

La indicacion del señor Balmaceda, fué desechada por trece votos contra siete, absteniéndose de votar los señores Reyes i Urrejola.

El artículo 2.º se dió por aprobado con una indicacion del señor Fernández Concha, para que el inciso segundo se redacte en estos términos:

«La cuota del impuesto sobre haberes será del tres por mil en el territorio de Magallanes».

El artículo 3.º, final, se dió por aprobado a indicacion del señor Ministro de Hacienda, en los términos siguientes:

«Artículo 3.º Esta lei rejirá desde su publicacion en el «Diario Oficial».

El proyecto aprobado es del tenor siguiente:

PROYECTO DE LEI:

“Art. 1.º Se autoriza, por el término de dieciocho meses, el cobro de las contribuciones i tarifas fiscales i municipales i el de los emolumentos, derechos o aranceles que a continuacion se espresan:

I

CONTRIBUCIONES FISCALES

1.º Derechos de internacion, esportacion i almacenaje, con arreglo a las leyes número 980, de 23 de diciembre de 1897; número 990, de 3 de enero de 1898; números 1,003 i 1,004, de 21 de enero de 1898; número 1,187, de 26 de enero de 1899; números 1,207 i 1,208, de 2 de febrero de 1899; número 1,287, de 29 de noviembre de 1899; número 1,466, de 21 de junio de 1901; número 1,478, de 16 de setiembre de 1901; número 1,489, de 10 de diciembre de 1901; número 1,515, de 18 de enero de 1902; número 1,782, de 20 de diciembre de 1905 i número 1,855, de 13 de febrero de 1906.

2.º Tarifas del servicio de descarga, despacho i movilizacion de bultos en las aduanas, con arreglo a las leyes números 1,024, de 25 de enero de 1898, i 1,316, de 30 de diciembre de 1899, i artículo 7.º de la Convencion sobre encomiendas postales celebrada en Washington en 1897.

3.º Tarifas del servicio del muelle fiscal de Valparaiso con arreglo a la lei de 27 de enero de 1884 i número 1,525, de 23 de enero de 1902.

4.º Impuesto de papel sellado, timbres i estampillas, conforme a las leyes de 1.º de setiembre de 1874 i de 18 de enero de 1878.

5.º Patentes de pertenencias de sustancias minerales comprendidas en el inciso 3.º del artículo 2.º del Código de Minería, con arreglo a la lei número 1,728, de 28 de enero de 1905.

6.º Impuesto sobre alcoholes, conforme a la lei número 1,515, de 18 de enero de 1902.

7.º Contribucion de faros i valizas, con arreglo a la lei número 1,638, de 23 de enero de 1904.

8.º Patentes de compañías de seguros sobre la vida, contra incendios i otros riesgos con arreglo a la lei número 1,712, de 17 de noviembre de 1904 i contribucion de dos por ciento sobre las primas líquidas impuestas por la misma lei a las compañías de seguros contra incendios.

9.º Tarifa de los servicios de correos i telégrafos con arreglo a las leyes de 5 de noviembre de 1857; 19 de noviembre de 1874; número 1,080, de 26 de setiembre de 1898; número 1,093, de 30 de setiembre de 1898, i número 1,198, de 2 de febrero de 1899; al reglamento de jiros postales de 21 de mayo de 1897 i a las convenciones postales vijentes.

## II

### CONTRIBUCIONES MUNICIPALES

1.º Impuesto sobre haberes muebles e inmuebles conforme a la lei de 22 de diciembre de 1891, con escepcion de los depósitos a plazo que se hagan en los bancos o en otras instituciones, i de los bonos adquiridos con fondos correspondientes a las imposiciones ordinarias hechas en las cajas de ahorro declaradas de beneficencia por el Presidente de la República. Lei de contribuciones de 1895.

2.º Impuesto de patentes sobre profesiones e industrias, conforme a las leyes de 22 de diciembre de 1866 i 22 de diciembre de 1891.

3.º Patentes a los establecimientos en que se espendan bebidas alcohólicas, conforme a la lei número 1,515, de 18 de enero de 1902.

4.º Impuesto de mataderos i carnes muertas, segun la lei de 26 de noviembre de 1873.

5.º Patentes de minas, con arreglo al título XII del Código de Minería i lei número 1,708, de 10 de noviembre de 1904.

6.º Patentes de carruajes, conforme a las leyes de 20 de setiembre de 1854 i 23 de setiembre de 1862; i número 1,611, de 13 de setiembre de 1903.

7.º Impuesto para el servicio obligatorio de desagües, segun las leyes número 342, de 19 de febrero de 1896; número 1,359, de 29 de setiembre de 1900, i número 1,404, de 29 de diciembre de 1900.

8.º Derechos de agua en Copiapó, conforme al artículo 23 de la ordenanza de policía fluvial i de irrigacion para el valle de Copiapó, aprobado por decreto supremo de 30 de enero de 1875.

9.º Privilejios de lanchas cisternas en Valparaiso, conforme a la lei de 10 de agosto de 1850.

10. Derechos de andamios en Santiago i Valparaiso, decretos de 8 de junio de 1872 i 12 de enero de 1871, i reglamento ratificado por las asambleas de electores de Santiago, de 18 de enero de 1903.

11. Servicio de pavimentacion de Santiago, con arreglo a la lei número 1,463, de 11 de junio de 1901, i de nivelacion i pavimentacion de Valparaiso, conforme a la lei número 1,887, de 5 de diciembre de 1906, sobre trasformacion de esa ciudad.

## III

### CONTRIBUCIONES ESPECIALES EN LA PROVINCIA DE TACNA, CON ARREGLO A LAS LEYES DE 23 DE ENERO DE 1885 I NÚMERO 32 DE 4 DE FEBRERO DE 1893.

1.º Contribucion de seguridad i alumbrado público.

2.º Contribucion de patentes de carruajes.

3.º Contribucion de patentes industriales.

4.º Contribucion de mercados i abastos.

5.º Contribucion de matadero i albéitar.

6.º Contribucion de mojonazgo i sisa, sobre las mercaderías introducidas por ferrocarril.

7.º Contribucion de comprobacion de pesos i medidas e inspeccion de líquidos.

## IV

### CONTRIBUCIONES, EMOLUMENTOS, DERECHOS O ARANCELES ESTABLECIDOS A FAVOR DE CIERTAS INSTITUCIONES O FUNCIONARIOS PÚBLICOS.

1.º Aranceles de cementerios, dictados en virtud de las leyes de 10 de enero de 1844,

de 2 de julio de 1852, de 5 de noviembre de 1857 i número 254, de 21 de enero de 1895, con exclusion de los artículos 12 i 17 del arancel de 18 de enero de 1896, quedando facultado el Presidente de la República para modificar los actuales aranceles.

2.º Aranceles parroquiales, segun la lei de 17 de julio de 1844.

3.º Derecho de los fieles ejecutores, conforme a la lei de pesos i medidas de 29 de enero de 1851.

4.º Aranceles de ingenieros de minas, lei de 25 de octubre de 1854 i decreto de 11 de abril de 1857.

5.º Aranceles consulares, con arreglo a la lei número 928, de 4 de marzo de 1897, i número 1,025, de 28 de enero de 1898.

6.º Aranceles judiciales, segun la lei de 15 de setiembre de 1865, i decretos de 21 de diciembre del mismo año i de 31 de mayo de 1882.

7.º Impuesto de tonelaje a favor de los hospitales, lei de 15 de setiembre de 1865.

8.º Derechos de rol, lei de navegacion de 24 de junio de 1878.

9.º Impuesto sobre marcas de fábrica, conforme a la lei de 12 de noviembre de 1874.

Art. 2.º Se autoriza en el Territorio de Magallanes el cobro de las contribuciones municipales espresadas en los números 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 10 del párrafo II del artículo anterior, que serán percibidas i administradas por la comision de alcaldes del Territorio con arreglo al decreto supremo de 7 de junio de 1898.

La cuota del impuesto sobre haberes será del tres por mil en el Territorio de Magallanes.

Se autoriza, asimismo, el cobro de las patentes de minas en conformidad con las disposiciones del titulo XII del Código de Minería, que será percibido por la comision antes citada i administrado con arreglo a la lei número 1,708, de 1.º de noviembre de 1904, i al decreto indicado anteriormente.

Se autoriza igualmente, dentro de este territorio, el cobro de las contribuciones espresadas en los números 1, 2, 3, 4, 6, 8 i 9 del párrafo IV del artículo 1.º, las que serán percibidas por quienes corresponda.

Art. 3.º Esta lei rejirá desde su publicacion en el *Diario Oficial*.

Se suspendió la sesion.

A segunda hora se acordó, con el asentimiento tácito de la Sala, tomar en consideracion el proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, que

lo autoriza, por el término de tres años, para contratar a precio alzado, en conjunto o por secciones, el estudio, la construccion i el equipo de los ferrocarriles necesarios para unir la ciudad de Ligua con el puerto de Papudo i el de Arica.

Puesto en discusion jeneral dicho proyecto de lei, se dió por aprobado despues de haber usado de la palabra los señores Sánchez Masenlli i Ministros de Industria i Obras Públicas i de Hacienda.

Considerado, en seguida, en particular, a propuesta del señor Presidente, se puso en discusion el artículo 1.º, conjuntamente con la indicacion de la Comision de Industria i Obras Públicas, para que se reemplace la frase que dice: «La locomotora deberá llegar a Copiapó antes de cinco años», por esta otra: «La línea entre Ligua i Copiapó deberá estar terminada i entregada al tráfico público antes de cinco años».

El señor Ministro de Industria i Obras Públicas dijo que estimaba preferible que el artículo se aprobara tal como figura en el proyecto del Gobierno, no aceptándose, en consecuencia, la indicacion de la Comision.

Despues de haber usado de la palabra los señores Subercaseaux, Walker Martínez i Ministro de Hacienda, se dió por aprobado el artículo, acordándose, a indicacion del señor Walker Martínez, sustituir lo frase final del artículo que dice: «La locomotora deberá llegar a Copiapó antes de cinco años», por esta otra: «La línea entre Ligua i Copiapó deberá estar terminada antes de cinco años».

Considerado el artículo 2.º, el señor Walker Martínez propuso se agregara a este artículo el siguiente inciso 2.º:

«El Estado se reserva el derecho de asumir la administracion de estos ferrocarriles, de acuerdo con la lei de 6 de agosto de 1862, cuando así lo exijieren las necesidades de la defensa nacional o la del mantenimiento del orden público».

El señor Ministro de Industria i Obras Públicas manifestó que no tenia inconveniente para aceptar la indicacion del señor Walker Martínez.

El señor Ministro de Hacienda dijo

que estimaba preferible que dicho inciso 2.º se redactara en estos términos:

«Durante la explotación de la línea por los contratistas se sujetarán éstos a la ley de policía de ferrocarriles».

El señor Figueroa modificó esta redacción en los términos siguientes:

«Mientras la explotación de la línea se haga por los contratistas, quedará el ferrocarril sometido a todas las obligaciones que la ley de policía de ferrocarriles de 6 de agosto de 1862 impone a los ferrocarriles pertenecientes a particulares».

El señor Walker Martínez dijo que retiraba por ahora la indicación que había formulado, reservándose el derecho de proponerla al final de la ley en un artículo especial.

En seguida, se dió por aprobado el artículo 2.º en discusión.

El artículo 3.º se dió por aprobado, después de algunas observaciones del señor Balmaceda, que fueron contestadas por el señor Ministro de Industria i Obras Públicas.

Considerado el artículo 4.º, con la indicación de la Comisión, para que se sustituya la frase que dice: «de Curicó a Llico», por la siguiente: «de la línea central a Llico», el señor Lazcano pidió se mantuviera la redacción del proyecto del Gobierno, pues Su Señoría no hallaba justificada la modificación propuesta por la Comisión.

Con este motivo usaron de la palabra los señores Vial, Subercaseaux, Lazcano, Valdes Valdes i Balmaceda.

Cerrado el debate, se dió por aprobado el artículo 4.º del proyecto.

Votada, en seguida, la referida indicación de la Comisión, resultaron ocho votos por la afirmativa i ocho por la negativa.

Repetida la votación, dió el mismo resultado.

En consecuencia, quedó desechada la referida indicación.

El señor Urrejola usó después de la palabra para fundar el siguiente artículo, que propuso se consultara a continuación del 4.º:

«Art. 5.º Se le autoriza igualmente,

por el término de un año, para que contrate a precio alzado, por sumas que no excedan de siete millones quinientos mil pesos, oro de dieciocho peniques, la construcción del ferrocarril de Chillan a Tomé i Concepción, entre el río Itata i la caleta de Lirquen, i las obras del puerto de Tomé».

El señor Balmaceda pidió se incluyera también en el artículo en debate la autorización al Presidente de la República para que invierta hasta cien mil libras esterlinas en los estudios i construcción de un ramal que, partiendo de un punto del ferrocarril longitudinal, termine en el puerto de Mejillones.

Hicieron, en seguida, algunas observaciones los señores Castellón, Reyes, Ministro de Industria i Obras Públicas, Balmaceda i Cifuentes, habiendo el referido señor Ministro pedido a los señores Urrejola i Balmaceda retiraran las indicaciones que habían formulado, en la inteligencia de que el Gobierno presentaría un proyecto de ley especial consultando las obras a que dichas indicaciones se refieren.

Los señores Senadores de Ñuble i Tarapacá manifestaron que, en vista de la promesa del señor Ministro de Industria i Obras Públicas, retiraban las indicaciones que habían formulado.

Puesto en discusión el artículo 5.º, con la indicación de la Comisión, usaron de la palabra los señores Fernández Concha i Cifuentes.

Cerrado el debate, se votó el artículo en la forma en que aparece en el proyecto del Gobierno, i fué aprobado así por once votos contra uno, quedando desechada la indicación de la Comisión.

El artículo 6.º del proyecto se dió por aprobado.

El señor Ministro de Hacienda propuso, en seguida, de acuerdo con el señor Walker Martínez, el siguiente:

«Art. 7.º La explotación de la línea de Ligua al puerto de Arica por los contratistas, estará sometida a la ley de 6 de agosto de 1862».

Este artículo se dió por aprobado con el asentimiento tácito de la Sala.

A indicación del señor Cifuentes, se

acordó agregar al proyecto el siguiente artículo final:

«Art 8.º Los contratos que se celebren en conformidad a la presente lei, no podrán transferirse sin autorizacion del Presidente de la República.

Los contratistas i las personas que representen sus derechos, aun cuando sean extranjeros i no residan en Chile, se considerarán como domiciliados en la República i quedarán sujetos a las leyes del pais, como si fueran chilenos, para todo cuanto se relacione con el cumplimiento de dichos contratos, entendiéndose que éstos, o quienes adquieran sus derechos, no podrán recurrir al amparo diplomático en cualquiera dificultad que por la misma causa se produjere».

El proyecto aprobado es del tenor siguiente:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Se autoriza al Presidente de la República, por el término de tres años, para contratar a precio alzado en conjunto o por secciones, el estudio, la construccion i el equipo de los ferrocarriles necesarios para unir la ciudad de Ligua con el puerto de Papudo i el de Arica. La línea entre Ligua i Copiapó deberá estar terminada ántes de cinco años.

Art. 2.º El precio total de las obras no excederá de siete millones quinientas mil libras esterlinas i se pagará con una amortizacion acumulativa que no baje de un medio por ciento anual. Mientras no se cancele dicho precio, los contratistas explotarán de su cuenta las líneas férreas con tarifas aprobadas por el Gobierno i el Estado les garantizará un interes de cinco por ciento al año.

Art. 3.º Se autoriza el arrendamiento de las líneas férreas fiscales intermedias entre Ligua i Chañaral durante la construccion de los ferrocarriles a que se refiere el artículo 1.º, i durante su explotacion por los contratistas. Las tarifas se fijarán con aprobacion del Gobierno.

Art. 4.º Se autoriza al Presidente de la República, por el término de un año,

para contratar a precio alzado la construccion de los ferrocarriles de Curicó a Llico i del Arbol a Pichilemu por sumas que no excedan de siete millones quinientos mil pesos, oro de dieciocho peniques, el primero, i de dos millones quinientos mil pesos, de la misma moneda, el segundo.

Art. 5.º Se declaran de utilidad pública los terrenos particulares o municipales, que se requieran para la construccion de los anteriores ferrocarriles, sus estaciones i anexos, en conformidad a los planos que apruebe el Presidente de la República.

La espropiacion se llevará a cabo en conformidad a la lei de 18 de junio de 1857, pudiendo iniciarse las jestionnes del caso durante el término de cinco años.

Serán libres de derechos de internacion los materiales necesarios para la construccion de las líneas férreas indicadas en el artículo 1.º i para su explotacion durante cinco años. El Presidente de la República fijará la clase i cantidad de los artículos liberados.

Art. 6.º Se autoriza la inversion de tres millones de pesos en espropiaciones de terrenos, inspeccion técnica i otros gastos de los ferrocarriles autorizados por los artículos anteriores, i de trescientos mil pesos para estudios de puertos.

Art. 7.º La explotacion de la línea de Ligua al puerto de Arica por los contratistas, estará sometida a la lei de 6 de agosto de 1862.

Art. 8.º Los contratos que se celebren en conformidad a la presente lei no podrán transferirse sin autorizacion del Presidente de la República.

Los contratistas i las personas que representen sus derechos aun cuando sean extranjeras i no residan en Chile, se considerarán como domiciliados en la República i quedarán sujetos a las leyes del pais, como si fueran chilenos, para todo cuanto se relacione con el cumplimiento de dichos contratos, entendiéndose que éstos, o quienes adquieran sus derechos, no podrán recurrir al amparo diplomático en cualquiera dificultad.

tad que por la misma causa se produjere».

A indicacion del señor Ministro de Hacienda, se acordó tramitar, sin esperar la aprobacion del acta, el proyecto de lei que autoriza el cobro de las contribuciones.

Se levantó la sesion».

### Cuenta

*Se dió cuenta:*

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

«Santiago, 9 de enero de 1907.—Tengo el honor de solicitar, por el órgano de V. E., el acuerdo del Honorable Senado para nombrar al señor don Rafael Errázuriz Urmeneta en calidad de Enviado Extraordinario i Ministro Plenipotenciario ad-honorem de la República ante la Santa Sede.

Dios guarde a V. E.—PEDRO MONTT.—*Ricardo Salas Edwards.*»

2.º De los siguientes oficios del señor Ministro de Colonizacion:

a) «Santiago, 5 de enero de 1907.—Tengo el honor de acusar recibo al oficio de V. E. número 446, de 31 de diciembre último, i de la solicitud acompañada que presentó el honorable Senador don Ramon Ricardo Rozas de algunos vecinos de Calbuco, en el cual piden se les ampare como poseedores de tierras en el departamento de Carelmapu, con motivo de varias medidas tomadas en contra de sus derechos.

El Departamento de mi cargo se hará un deber en atender este reclamo oportunamente como sea de justicia.

Dios guarde a V. E.—*Ricardo Salas Edwards.*»

b) «Santiago, 5 de enero de 1907.—Sin la circunstancia de encontrarse en tramitacion los antecedentes relativos a la concesion de título definitivo de dominio a la Empresa Colonizadora del Budi, este Ministerio se habria apresurado a enviarlos a V. E., satisfaciendo

así los deseos del honorable Senador de Cautín, don Maximiliano Espinosa Pica, que V. E. se digna poner en mi conocimiento por oficio número 430, de fecha 18 del actual.

Tan pronto como el Ministerio esté en situacion de hacerlo, tendrá el agrado de remitir dichos antecedentes al Honorable Senado.

Dios guarde a V. E.—*Ricardo Salas Edwards.*»

3.º De las siguientes solicitudes:

De don Ramiro Sánchez, por la Compañía Carbonifera de los Rios de Curauilahue, departamento de Lebu, en que pide permiso, sin perjuicio de concesiones anteriores, para construir i explotar un ferrocarril, de un metro de trocha que, partiendo del establecimiento carbonífero del mismo nombre, termine en un punto de la costa en la bahía del Carnero; i

De doña María Dolores Jiménez del Canto, nieta del teniente coronel de la Independencia, don Pedro José Jiménez, en que pide se le conceda una pension de cincuenta pesos mensuales.

### INCIDENTES

#### Gratificacion a los empleados del Senado

El señor MATTE (vice-Presidente).—Voi a hacer indicacion para que, inmediatamente despues de los incidentes, se trate de un proyecto presentado por el señor Senador por Curicó, tendente a conceder una gratificacion a los empleados de la Secretaría i de la Redaccion de Sesiones del Senado.

Este proyecto está incluido entre los asuntos de la convocatoria i, aunque está en tabla para la segunda hora de la presente sesion, me permito hacer indicacion para que se trate inmediatamente despues de los incidentes.

#### Sesion especial

El señor LAZCANO.—A fin de despachar cuanto ántes las modificaciones



hechas en el proyecto de presupuestos por la otra Cámara, sería conveniente, i así lo pido a la Cámara, que celebráramos sesión mañana juéves, a las horas de costumbre.

El señor SANFUENTES (Presidente).—¿Sería para el caso de que no se despacharan hoy los presupuestos?

El señor LAZCANO.—Aun cuando así fuera, siempre quedarían por despachar los otros asuntos importantes de la tabla.

Desde luego, recuerdo que la Comisión de Gobierno ha informado un proyecto a que la Municipalidad de Santiago atribuye mucha urgencia. Me refiero a la solicitud en que la Municipalidad de Santiago pide autorización para emitir bonos o contratar un empréstito hasta por tres millones de pesos para pagar las expropiaciones orijinadas por la apertura i ensanche de calles.

No hace mucho que, en esta Sala, se ha llamado la atención del Senado por el honorable señor Cifuentes hácia la urgencia del despacho de este proyecto.

**Juicio perdido por el Fisco**

El señor LAZCANO.—I a propósito de este mismo asunto i para tener todos los datos i antecedentes necesarios cuando sea tratado en el Senado, ruego a los señores Ministros presentes tengan a bien pedir a su honorable colega el señor Ministro del Interior, los documentos relativos a un juicio que, según se me asegura, acaba de ganar la Municipalidad de Santiago al Fisco por una suma que alcanzó a tres millones de pesos, cabalmente la que la Municipalidad necesita para pagar las expropiaciones.

Si ese juicio hubiera sido realmente fallado a favor de la Municipalidad i estuvieran terminados completamente todos los trámites, no habiendo ninguna otra instancia que seguir por haber pasado ya por las dos instancias que determinan las leyes; i si el Senado tuviera constancia de este hecho, talvez podría evitarse la discusión de este asunto ya que esa corporación no necesitaría el dinero

que ahora solicita, ni nosotros tendríamos para qué autorizar un gasto tan cuantioso, tratándose de una Municipalidad que deja mucho que desear, sobre todo en lo que se refiere a la inversión de fondos.

**Incidente en el Ministerio de Industria**

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—En respuesta a las observaciones hechas ayer por el honorable señor Rozas, con motivo de la situación que ha sobrevenido a uno de los empleados del Ministerio de mi cargo, me parece que bastará una simple esplicación, que haré en pocas palabras, sobre lo que ha pasado, para que el señor Senador i el Senado se convenzan de la rectitud i justicia con que ha procedido en este asunto el Ministerio.

En la semana anterior el jefe de la sección de ferrocarriles señor Schmidt fué increpado violentamente, en términos agresivos e injuriosos i sin provocación alguna, por el otro empleado del mismo Ministerio, señor Ramírez Sanz, en presencia de los señores Alejandro Fierro Carrera i Mateo Fábres.

El señor Schmidt se dirijó al que habla para imponerlo de lo que pasaba. Hice llamar al señor Ramírez para pedir que diera una esplicación al señor Schmidt, i el señor Ramírez, léjos de aceptar este temperamento, se manifestó dispuesto a continuar en la vía de las re-erminaciones, alegando, entre otras causas, que el señor Schmidt lo había ofendido gravemente en diversas ocasiones i que no podía atribuir a otro sino a él, fundado en antecedentes mui positivos, el ser autor o inspirador de varios artículos injuriosos publicados en *La Lei*.

Averiguado en la imprenta de *La Lei* lo que en realidad había sucedido, pude cerciorarme de que no eran exactas las inculpaciones hechas al señor Schmidt de ser el autor de los artículos publicados; hablé con el director de dicho diario, quien—i tengo motivos para afirmar que

me dijo la verdad—me dió aun el nombre del verdadero autor.

Impuesto de estos datos, le hice presente al señor Ramírez el error en que se encontraba i la necesidad de reparar la ofensa dando al señor Schmidt las esplicaciones del caso.

Le dí, para que lo pensara bien, algunos dias.

Sin embargo, a los dos o tres dias llegó declarando que insistia en creer al señor Schmidt autor o inspirador al ménos de los artículos, i que, por lo tanto, no tenia esplicacion ninguna que darle.

No queriendo, pues, este empleado aceptar ninguno de los procedimientos conciliatorios que se le indicaron por el que habla, me ví colocado en una situacion hasta cierto punto embarazosa, puesto que, de no tomar alguna medida eficaz, la escena desagradable que se habia producido pocos dias ántes entre estos dos empleados podia repetirse. Entónces, obligado por las circunstancias, tomé la única resolucíon que me era dable tomar: la de significar al señor Ramírez que si no podia dar esplicaciones al señor Schmidt, abandonara su puesto del Ministerio. I para que pudiera solucionarse tranquilamente aquella situacion, le pedí que se consultara con el señor Sotomayor, mi honorable colega; pero a pesar de todo esto, no ha sido posible reducirlo a que se sujetara a la condicion impuesta por el que habla.

En estas condiciones, se comprende que no era posible que continuaran por mas tiempo en el Ministerio esos dos empleados, tanto ménos cuanto que tienen sus oficinas próximas. Se imponia, pues, la necesidad de hacer salir a alguno, i éste no podia ser otro que el ofensor, el culpable de todo lo ocurrido.

Respecto de la renuncia no la he leído aun i hasta ayer no sabia que se hubiera presentado.

Espongo sencillamente los hechos; el Senado apreciará lo que ha sucedido.

El señor ROZAS.—Cuando ayer sollicité los antecedentes que indujeron al señor Ministro a pedir la renuncia a ese empleado, no tenia conocimiento de los

detalles que Su Señoría acaba de esponer ante la Cámara.

Pero me movió a hacer esa peticion el convencimiento íntimo que tengo de los méritos i merecimientos del señor Ramírez Sanz. Su hoja de servicios, asi como los importantes puestos de confianza que ha desempeñado en la administracion i en el extranjero, me hacen creer que en este conflicto probablemente no es el culpable i que en todo caso se impone el esclarecimiento de los hechos que han dado márgen a esa renuncia.

Lamento que el señor Ministro no la haya leído aun porque en ella se esponen los hechos con toda claridad i precision. En todo caso, me imagino que el señor Ministro ha debido separar de sus puestos o a los dos empleados o a ninguno. He de decir tambien que no me parece justo exigir a un empleado que dé esplicaciones cuando éstas van a herir su honor i a menoscabarlo en su dignidad.

El que no haya sido el señor Schmidt el autor de los artículos publicados en *La Lei*, no es razon para que el señor Ramírez se vea en la dura obligacion de darle a este señor esplicaciones, pues bien puede haber sido él el inspirador de ellos i aun el colaborador anónimo, como hai datos que lo pueden demostrar.

Desde luego es fácil establecer una honda enemistad entre estos dos servidores públicos, enemistad que data desde antiguo.

Quando el señor Ramírez se ausentó del pais en de-empeño de una honrosa comision de Gobierno, dejó en su reemplazo al señor Schmidt, quien obtuvo la creacion de un puesto de idénticas funciones al que desempeñaba, con el propósito de tenerlo en propiedad, dejando naturalmente sin empleo al señor Ramírez.

Quando este señor regresó de su mision, impuso al Ministerio de la situacion curiosa que se produciria con dos funcionarios de la misma jerarquía e iguales funciones, i se acordó suprimir el puesto que desempeñaba el señor Schmidt i dejar a cargo del señor Ramírez la inspeccion de ferrocarriles particulares.

Al aproximarse la fecha en que el señor Ramírez debía recibirse de dicha oficina, *La Lei* abrió una campaña en su contra, campaña que por los antecedentes espuestos, por la forma personal, por su estilo i por los datos minuciosos que en ella se consignan, denunciaba a su autor.

Todo esto deja la penosa impresion de que una voluntad oculta ha estado perturbando al señor Ramírez en el tranquilo i fructífero desempeño de sus funciones i que ésta no podía ser otra que la del señor Schmidt. Exijir en tal situacion al señor Ramírez que dé esplicaciones al señor Schmidt, es exijirle la renuncia, si se le pone en la alternativa; es privar al Gobierno de los servicios de un buen servidor público que ha desempeñado con brillo comisiones delicadas.

He querido esclarecer estos hechos, para dejar constancia de que el señor Ramírez es uno de los empleados mas meritorios que tiene el pais.

Segun la hoja de servicios que tengo a la mano, el señor Ramírez, en julio del año 1900 entró al Ministerio como empleado supernumerario; en enero de 1901 fué nombrado oficial primero auxiliar; en 1902 se le designó para desempeñar el cargo de inspector de los ferrocarriles en explotacion provisional; en 1903 se le envió en comision al norte para que informara al Gobierno acerca de la marcha de los ferrocarriles salitrosos, i habiendo probado en el informe que presentó, la necesidad de fiscalizar ese servicio, se le nombró inspector del Gobierno en los ferrocarriles de Iquique, Junin, Agua Santa, Taltal, Tocopilla i Copiapó. En 1904 desempeñó el cargo de inspector de los ferrocarriles en explotacion provisional, encargado de inspeccionar ferrocarriles particulares, en comision del Gobierno. En 1905 se le comisionó a Europa, como delegado del Gobierno ante el Congreso Internacional de ferrocarriles de Washington. En 1906 regresó del extranjero i se dispuso que se hiciera cargo de la inspeccion de ferrocarriles particulares.

En atencion a esta hoja de servicios,

pido al señor Ministro que se imponga de la renuncia i la mande al Senado.

El señor AVALOS (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Me impondré con el mayor gusto, señor Senador, de la renuncia presentada por el señor Ramírez. Debo agregar a lo dicho que sin desconocer los méritos del señor Ramírez, el Ministro que habla estima superiores los servicios que presta el señor Schmidt a los prestados por el señor Ramírez.

Esta no es solo la opinion del que habla, creo que algunos de mis antecesores, entre ellos el señor Charme, se han formado en esta materia igual opinion.

Sin entrar al fondo del asunto porque no tenemos para que ocuparnos de las rencillas de los miembros, me limitaré a espresar ante esta Cámara que el Gobierno no estima necesario el puesto que desempeña el señor Ramírez, i en prueba de ello, no piensa proveerlo por el momento.

El señor ROZAS.—De todos modos, yo insisto en la necesidad de dar publicidad a la renuncia del señor Ramírez para que se conozca su manera de proceder.

### Armada nacional

El señor LAZCANO.—Como se encuentra presente en la Sala el señor Ministro de Marina, voi a permitirme pedirle, si ha tenido tiempo de imponerse de las observaciones que me permití hacer en una de las sesiones anteriores sobre el estado de nuestra Escuadra, que tenga la bondad de darnos su opinion sobre esta materia.

El señor FABRES (Ministro de Guerra i Marina).—Impuesto por los diarios de las observaciones que ha tenido a bien hacer el honorable Senador por Curicó, para llamar la atencion del Gobierno i del Senado hácia el estado en que se encuentra nuestra marina nacional, diré como respuesta a dichas observaciones, que debo hacer referencia en esta Sala a lo que dije en la otra Cámara al contestar observaciones análogas que se hicieron

en forma de interpelacion por el honorable Diputado por Angol.

Debo, sin embargo, rectificar algunos errores en que ha incurrido Su Señoría respecto a las condiciones en que se encuentra la Marina i a las opiniones que se han atribuido a algunos de sus jefes.

Decia el señor Senador que los jefes de la Armada habian dado opiniones contradictorias respecto al envío del «Prat» a Europa. Esto no es exacto; las últimas opiniones son iguales a las anteriores. No hai en el Ministerio constancia de indicaciones de otra naturaleza, ni tampoco contradiccion ninguna con lo ya acordado.

Este buque que, segun sabe la Cámara, en virtud de los pactos de mayo permaneció dos años en completo desarme, requiere para hacer viaje a Europa, por lo ménos que se le arreglen las calderas. Segun los jefes de marina, las reparaciones que necesita el «Prat» son de dos clases: unas de carácter grave i otras sencillas. Estas últimas es indudable que pueden hacerse en el dique de Talcahuano.

Lo resuelto ahora es que se le hagan en Talcahuano las reparaciones mas urgentes, aquellas que de todos modos habria habido necesidad de hacerle para enviarlo a Europa; despues se resolverá si los demas arreglos i composturas de carácter mas grave se harán aquí o en astilleros europeos.

Entre tanto, para no perder tiempo i de acuerdo con los deseos jenerales, se han contratado ya las nuevas calderas que van a reemplazar a las antiguas.

Debo a la vez rectificar otro error en que ha incurrido el honorable Senador por Curicó, quien nos decia que el Gobierno no atendia las indicaciones que se hacian por nuestros marinos para cambiar las condiciones de nuestro poder naval, lo que no es exacto, pues el Gobierno hace tiempo que se preocupa de ello.

Hace ocho o nueve meses que se pidieron propuestas para la construccion de algunos buques. Algunas de esas propuestas llegaron en setiembre i sobre ellas se pidió informes, que fueron evacuados por los jefes de la Armada; pero cuando ya

pensaba tomarse alguna resolucion, llegaron otras nuevas ofertas a fines de noviembre, lo que naturalmente vino a modificar el plan ya estudiado. Nada se ha pedido resolver todavía, entre otras causas, por lo subido de los precios. El punto, sin embargo, no se deja de mano i está en estudio, a fin de resolverlo de una manera acertada.

A la vez se han hecho notar en esta Sala la situacion en que se encuentran los Arsenales de Marina, situacion que por desgracia no es mui conveniente, i se ha dicho que es necesario cambiar su ubicacion i construir un edificio especial para este objeto. En efecto, se piensa tomar esta medida i con tal objeto se presentará pronto al Congreso un proyecto solicitando fondos para la adquisicion de un sitio en Las Salinas.

Debo, a la vez declarar que no ha habido razon para los temores que se han manifestado, pues desde hace ya mas de un año, la marina ha estado enviando las municiones a otro sitio mas apropiado i en el fuerte Rancagua apénas si existe un material deteriorado i sin uso que de ninguna manera puede ser un peligro para la ciudad.

El señor LAZCANO.—He oido con mucha atencion las palabras que acaba de pronunciar el señor Ministro de Marina, i debo ser franco, dejan en mi ánimo la misma desconfianza que ántes tenia. Creo, señor Presidente, que nuestra Escuadra no se aumentará, que nuestros buques no se repararán con la debida urgencia, i que este descuido, de que el pais entero ha tomado nota desde tiempo atras, no tendrá inmediato remedio. Ojalá que me equivoque, pero los antecedentes son para confirmarme en esta triste creencia.

Hace mucho tiempo que se viene hablando de este asunto, i no debe estrañar al señor Ministro que despues de las observaciones que en la otra Cámara se hicieron, tomara yo el mismo tema para formular aquí observaciones análogas; porque, como lo dije la primera vez que me ocupé de esta materia, creo que los Senadores i Diputados tenemos ciertos deberes que cumplir. No es posible guar-

dar silencio cuando mantener nuestra marina en el pié en que se encuentra, a nuestro juicio, es dejar al país completamente indefenso.

Hace largo tiempo, el señor Director Jeneral de la Armada, convencido quizás de que nuestra Escuadra necesitaba aumentarse, consultó sobre el particular a jefes prestigiosos. Conozco el informe dado por esos marinos, he tenido lugar de imponerme de él en todos sus detalles, i puedo decir, sin temor de equivocarme, que todos están perfectamente de acuerdo en un punto: en que nuestra marina es deficiente i que en un plazo breve debia ser reforzada.

Esto ocurrió en mayo de 1904. Dos años siete meses hace que el Director Jeneral de la Armada conoce la opinion de nuestros marinos, sin que se haya hecho absolutamente nada a causa, como ya se ha dicho, del papeleo, de las notas que van i vienen, de las propuestas que se piden en diversos países.

El hecho es que esos jefes indicaban la necesidad de reforzar nuestra Escuadra con buques de combate, con cruceros rápidos.

Siento que no me sea permitido entrar en los detalles de esos interesantes informes.

Me referiré solamente al hecho principal de aquel informe, para dejar establecido, en contra de lo que se ha aseverado al honorable Ministro, que nuestros marinos han dado opinion al respecto. Yo deseo que Su Señoría lea esos informes i verá que lo que afirmo es efectivo; todos pidieron el aumento de nuestra Escuadra.

No desearia yo, lo declaro con verdad a la Cámara, causar molestia al Director Jeneral de nuestra Armada. Conozco los servicios prestados al país por el señor don Jorje Montt. Como Presidente de la República, contó con mis aplausos. El señor Montt se hizo cargo del Gobierno en época difícil, cuando recién terminaba una revolucion que habia perturbado todos los ánimos, que habia producido grandes asperezas i habia despertados esa sed de venganza que siempre son el fruto de las revoluciones triunfantes. Sin embargo,

el señor Montt, con ánimo levantado, con espíritu justiciero, suavizó las asperezas i puso mano firme sobre los propósitos de venganza, concluyendo para bien del país con todo aquello que dividia a la familia chilena. Reconozco, pues, estos méritos del hombre, i no puedo ménos de tributarle por ellos alabanzas. Pero el funcionario cae bajo la sancion del Congreso i no me detengo ante el deber de censurarlo.

Señor, en los últimos quince años no ha habido mas voluntad, tratándose de nuestra Escuadra i de nuestros puertos militares, que la voluntad del señor Montt. Durante las cinco de su Gobierno era natural que así ocurriera.

En la administracion de los señores Errázuriz i Riesco mantuvo igual poder.

De manera que ha tenido la completa confianza del Gobierno: aun mas, el Gobierno se ha despojado de su autoridad i la ha entregado íntegra al Director de la Armada.

El Congreso, por su parte, ha procedido de igual manera. Nunca se ha venido aquí a solicitar fondos para atender a las necesidades de la Marina sin que sin demora se hayan dado.

Sirviendo en ocasiones para apuntalar la malhadada conversion a plazo fijo, como ocurrió en el caso del crucero japonés.

Pero nunca trepidó el Congreso en conceder los fondos que se solicitaban en nombre de las necesidades de la Escuadra. Por consiguiente, hai que concluir de aquí que el Director Jeneral de la Armada ha tenido poder omnímodo para mantener nuestra Escuadra en estado de defender nuestras dilatadas costas i provincias del norte: i si eso no se ha hecho, la responsabilidad debe ser única i exclusivamente de su cuenta.

La lei, como los señores Senadores saben, obliga al Director de la Armada a proceder de acuerdo con el Consejo Naval, de modo que la opinion del Consejo debió ser tomada en cuenta por el Director, cosa que hasta ahora no se ha hecho en absoluto; porque las notas que el Director

haya podido elevar al Gobierno, o las noticias que le haya mandado de Europa, eso no importa el cumplimiento del deber de reforzar verdaderamente la Escuadra.

Dejo, pues, establecida a firme la principal de mis afirmaciones, i en la cual creo que no podré ser desmentido, asaber: que nuestra Escuadra es débil i necesita aumentar su poder.

El otro punto a que me referí en las preguntas que en sesiones pasadas diriji al señor Ministro de Guerra i Marina, es relativo a las reparaciones del «Prat».

Yo no tengo sobre esta materia conocimientos bastantes para dar una opinion personal i fundada. No podria pronunciarme sobre si es mejor que las reparaciones se hagan en Europa o en el pais: seria una pretension vana de mi parte afirmar una u otra cosa. Digo tan solo que si el «Prat», que, a juicio de los entendidos, es el único buque de combate que poseemos, necesita reparaciones, éstas deben emprenderse sin pérdida de tiempo, i nó dejarlo en una situacion en que pueda perderse, en un estado que no corresponde a la defensa del pais.

Me parece haber entendido al señor Ministro que ningun jefe de Marina, evacuando aquella consulta, habia opinado sobre las reparaciones del «Capitan Prat».

Sufre error Su Señoría a este respecto.

Al oír al señor Ministro he procurado evocar mis recuerdos i estoi seguro que el almirante Uribe discurrió sobre eso.

Este distinguido jefe, al final de su informe, espresó que si el «Prat» no se vendia—porque uno de los puntos de la consulta era cómo se reemplazaria la nave en caso de ser enajenada—que si no se vendia, digo, debia cambiársele sus cañones, sus calderas, su blindaje. El ilustre almirante Uribe no podia pronunciarse sobre las averías que ha recibido el buque en su casco en época posterior; dos años i mas de fecha tiene el informe i, naturalmente, estas averías no podian estar en conocimiento del informante. Pero

por entónces ya estaba el «Prat» en condiciones tales, que era preciso repararlo. El señor Uribe indicaba esta necesidad, i agregaba que talvez era oportuno realizar el plan de reparaciones que para ese buque habia enviado el señor Reed.

De modo que aquí tiene el señor Ministro algo mui distinto de lo que le han dicho: hai informes, entre ellos el del señor Uribe, que espresa lo que acabo de recordar.

Es de sentir, señor Presidente, que buenos servidores del pais, como el señor don Jorje Montt, pero respecto de quienes es de temer que por sus años se encuentren con sus enerjías un tanto debilitadas, sean mantenidos en puestos de tanta responsabilidad i que requieren trabajo pesado. A esta circunstancia atribuyo en gran parte las deficiencias del servicio naval.

Pero no es solo en los buques donde se pone de manifiesto lo malo que ocurre.

El honorable Senador por Santiago, señor Walker Martínez, llamaba la atencion del señor Ministro i de la Cámara a un hecho gravísimo, referido por la prensa de Valparaiso, i ratificado posteriormente, cual era el mantenerse las municiones de la Escuadra depositadas en polvorines detestables i ruinosos, de manera que de un momento a otro podia sobrevenir una dolorosa catástrofe.

Pues bien, aparece que la Direccion de la Armada no conocia esa gravísima situacion. Fué necesario que la prensa hiciera el denunció para que la Direccion se diese por notificada i tomase medidas de seguridad que debió haber adoptado largo tiempo atras. Solo despues de las noticias, segun las versiones de la prensa, se resolvió la Direccion de la Armada a hacer desaparecer aquel peligro, llevando la dinamita i demas articulos a otro lugar.

Si nos fijamos en nuestros puertos, observamos igual cosa.

Tampoco sobre este punto, lo repito, traigo yo aquí opiniones mias, que nada valdrian por sí solas ¿Qué sé yo de esto? Nada, absolutamente. Pero formo mi

convencimiento al ver que personas ilustradas, personas de la profesion, señalan estos males. Formo mi criterio por la opinion mui autorizada de jefes de nuestra Marina, que han hecho de estas materias el objeto de sus estudios de siempre. Ellos pueden ilustrarnos, i deber nuestro es recojer esas opiniones i traerlas aquí, para procurar que se dé satisfaccion a los justos anhelos del pais.

Es lo que he hecho al dirigir mis preguntas al señor Ministro. No me impresionan los cargos que nos suelen dirigir los escritores festivos—ni me preocupo de ellos—llamándonos almirantes de agua dulce. Acepto el calificativo, i dejo a esos escritores con su idolatría por un hombre con ese verdadero fetiquismo en que se encuentran.

No tenemos un solo puerto en que nuestra Escuadra pueda resguardarse el dia de un conflicto con una nacion de escuadra mas superior.

Conozco un estudio de un distinguido marino de nuestra escuadra, el capitán de navío don Arturo Wilson, estudio que los señores Senadores podrán encontrar en la página 323 del tomo VII de la Revista de Marina i que versa sobre el puerto de Talcahuano. Pues bien, en ese estudio, mui concienzudo, mui lleno de datos, se asegura que Talcahuano no podrá ser jamas un puerto militar, porque la estension de su entrada i la facilidad de ser atacado por San Vicente o por Colinmo hace imposible su defensa.

Como el señor Wilson han pensado muchos otros marinos distinguidos de nuestra escuadra.

Sin embargo, de costar la construccion del puerto militar de Vichuquen tres o cuatro veces ménos que la del puerto de Talcahuano, se ha elegido este último punto.

Reflexionando sobre esto, he pensado muchas veces que es mui fácil que los hombres se equivoquen, cualquiera que sea la situacion en que se encuentren, i que es mui difícil que conociendo la verdad se resistan a aceptarla. I a este respecto, señor Presidente, pensaba que aquí podia tener aplicacion el aforismo que en

el colejio se nos enseñaba: ve lo mejor, lo prudente, i sin embargo, sigue lo peor.

Esto es lo que ha ocurrido con el puerto militar de Talcahuano. Se ha comprobado que es imposible formar ahí un puerto militar i, sin embargo, nuestro Gobierno sigue enterrando ahí todos los años millones i mas millones.

¿Por qué no lo dejamos como un puerto puramente comercial, a fin de que sirva a la rica rejion del sur?

El dique fué construido en Talcahuano porque las necesidades premiosas de nuestra Escuadra así lo requerian. Esto no quiere decir, señor Presidente, que porque ese dique fué construido precipitadamente en época de temores de guerra, vayamos nosotros a seguir invirtiendo millones en formar un puerto militar que no podrá ser nunca tal. No acumulemos en Talcahuano toda c'ase de los elementos que constituyen el poder naval de una nacion, porque todo ese material puede ser completamente destruido en caso de una guerra por la escuadra de una nacion enemiga. Así lo han manifestado nuestros mas distinguidos marinos.

La Comandancia Jeneral de Marina en 1894, comisionó al almirante don Arturo Fernández Vial para que estudiase la posibilidad de convertir a Talcahuano en un puerto militar.

El informe presentado por el señor Fernández Vial, que fué aprobado en una reunion de marinos celebrado en la Comandancia de Marina, dejó establecido que la construccion del puerto militar de Talcahuano costaria tres millones de libras esterlinas. Sin embargo, seguimos invirtiendo millones en Talcahuano.

Todos estos hechos manifiestan de una manera evidente cuán desgraciada ha sido la Direccion Jeneral de nuestra Armada, i la importancia que tendria para el pais que el Gobierno se preocupara de esta materia que se relaciona con nuestra defensa.

Todavía debo insistir, señor Presidente, en las reparaciones del «Prat».

Ha llamado mucho la atencion del público lo que al rededor de este asunto ha ocurrido.

Los honorables Senadores saben que el entonces Ministro de la Guerra, jeneral don Salvador Vergara, se presentó al Congreso pidiendo autorizacion para gastar doscientas mil libras esterlinas en reparar el «Prat», i que esta autorizacion fué concedida.

Pero ántes de pasar adelante, debo rectificar un hecho que mi mala memoria me hizo afirmar en condiciones no verdaderas. La primera vez que hablé sobre este asunto, dije que el señor Vergara habia traído al Senado la opinion de todos nuestros marinos. Esto no es exacto, segun aparece de las actas de las sesiones. En ellas se dice, señor Presidente, que varios marinos reunidos por el Ministerio, informaron al señor Vergara sobre las reparaciones del «Prat» i contribuyeron con sus opiniones autorizadas a formar el criterio que manifestó el señor Ministro en esta Cámara.

No fueron, pues, todos los jefes superiores de nuestra Armada, sino algunos, ni fué tampoco el Consejo Naval que lo forman los cinco almirantes de los servicios superiores de nuestra Marina, los que fueron consultados por el señor Ministro.

Pues bien, el señor Vergara nos trajo el convencimiento de que el buque debia ir a Europa sin demora. Esta idea fué aprobada por la Cámara.

Esto ocurrió en los primeros dias de agosto del año pasado i talvez por el terremoto o por el cambio de administracion i las perturbaciones que en el Gobierno se han producido, no se ha resuelto hasta ahora sobre el envío del «Prat» a Europa.

El señor Ministro de la Guerra, contestando la pregunta que le hizo el honorable Senador de Tarapacá, dijo que el Gobierno habia resuelto mandar el buque a Europa i que faltaba tan solo tomar aquellas noticias, antecedentes i opiniones que pudieran establecer las reparaciones que necesite el buque. En una palabra, manifestó Su Señoría que la opinion del Gobierno sobre el particular no estaba bien formada, pero que lo estaba

respecto de la conveniencia de enviar el buque a Europa.

Se hizo público que esto no ocurriria, que el Director de la Armada se opondria, i el hecho vino a confirmar esta suposicion.

Parece, pues, que el «Prat» se reparará en Chile. ¿Quedaré en situacion de prestar los servicios que reclaman las necesidades del pais? Esta es una verdadera incógnita; solo el Director de la Armada podria resolverla, ya que es el único en Chile a quien es permitido tener opinion, tratándose de nuestra Escuadra i de nuestros puertos.

Ahora ¿es natural que la opinion del Gobierno, ya formada a este respecto en diciembre del año antepasado, se modifique segun los deseos de ese funcionario?

Esta es una situacion un poco deprimente para el Gobierno; bueno es que se entregue la Escuadra a la direccion de un jefe, i el Ejército a la de un jeneral; pero la Constitucion ha querido que sobre ellos esté la voluntad del Presidente de la República.

Sin embargo, se está formando en el público el convencimiento de que esto que debiera suceder no sucede, i que en estas materias no se consultan ni el interes de pais ni el espíritu de la Constitucion.

He creído de mi deber, señor Presidente, llamar nuevamente la atencion del Gobierno sobre estos hechos, porque pienso que el servicio de la escuadra es algo tan importante para el pais que los que ocupan un asiento en el Congreso tienen la obligacion de resguardar sus intereses i de llamar la atencion del Gobierno cuando creemos que el rumbo que se sigue no es bueno o no es el mas oportuno.

Yo he tratado de cumplir con ese deber haciendo notar que nuestra Marina necesita ser reforzada, que esta obra debe hacerse sin retardo i que no se siga con el mal sistema de notas, trámites e informes, sino que siendo previsores, aumentemos el poder de la Escuadra, ya que de él depende la seguridad del pais i el brillo de nuestra bandera.



El señor WALKER MARTINEZ.—Cuando se promovió la interpelacion contestada hoi por el honorable Ministro de Guerra i Marina, creí de mi deber agregar algunas observaciones.

La primera de ellas se refirió a los arsenales de Valparaiso. La prensa habia hecho graves denuncias acerca de la tristísima condiccion en que se encontraba el depósito de municiones del fuerte Rancagua, i me pareció natural, sin dar completo crédito a esos denuncias, pedir que el Gobierno los rectificara. Ya que el cable telegráfico habria esparcido en todas direcciones la noticia de nuestra incuria, que llevara tambien, cuanto ántes, su desmentido.

El desmentido oficial llega tarde i débilmente. Las palabras pronunciadas hoi por el señor Ministro no destruyen la realidad de los hechos. Atenúan sólo la responsabilidad de algunos funcionarios, que habian estado clamando en balde porque se construyeran polvorines i almacenes adecuados a su objeto. Mientras tantos los hechos denunciados patrióticamente por «El Chileno» de Valparaiso, quedan sustancialmente en pié. «El Heraldo», que los rectificó, invocando el testimonio de un jefe de Marina, redujo de veintisiete millones a seis millones el valor de la pólvora, dinamita i proyectiles que habian estado en peligro. Rectificacion que, como se ve, es una absoluta confirmacion de males que no varían con la estimacion de su cuantía.

Ademas, despues del denuncia, el administrador de la Aduana, señor Escobar, dirijió una nota al presidente de la Junta de Beneficencia para que hiciera cesar la quema de ataúdes en el cementerio vecino al depósito de pólvora i dinamita, por ser aquella operacion un peligro para Valparaiso, estando, como estaban, abiertas las techumbres de los arsenales.

Cuando llamé la atencion a los denuncias de la prensa, el honorable Ministro del Interior los creyó imposibles, fundándose, entre otras razones, en que se guardaba gran parte de nuestros pertrechos de guerra en Las Salinas; pero hoi el honorable Ministro de Marina nos dice que

se han pedido fondos para construir polvorines «en un sitio que se posee en Las Salinas». Luego, no tenemos allí los depósitos a salvo, de que se nos habló ántes.

El segundo tema de mis observaciones fué, señor Presidente, la necesidad de reorganizar nuestra Armada, para colocarla a la altura de nuestras necesidades actuales. I estando en este punto de acuerdo con el honorable Senador interpelante, me aparté ántes, como me apartaré hoi, del camino que sigue.

Yo no cargo la responsabilidad del mal estado de nuestra marina sobre los hombros del almirante Montt. No entro en este momento a defenderlo porque no lo estimo necesario, i porque acaso se atribuirian mis móviles, mas que a un acto de justicia, a simpatías especiales nacidas en momentos históricos de todos conocidos.

Yo creo que el estado de nuestra marina es lamentable; creo que su material es anticuado i deficiente; creo que no ha debido dejarse caer con tanto desden institucion que era el mas lejítimo orgullo de nuestro pueblo; pero tambien creo, perdónenme mis honorables colegas la franqueza, que los culpables han sido los Gobiernos i el Congreso. Diré mas, ha sido el país, porque la opinion pública ha mirado con indiferencia que se vendieran o abandonaran nuestras naves de guerra.

En 1900 nuestros almirantes suscribieron un informe estableciendo que nuestra marina estaba en proporcion de tres a cinco respecto de la marina arjentina. Debian compararla con ésta, pues en todo el mundo las fuerzas de una nacion guardan relacion con las de sus vecinos. Cada cual dentro del mundo en que vive. No hemos de mirar nosotros a los continentes europeo o asiático, sino al continente sud-americano.

Aquella desproporcion fué la causa de que se mandasen construir dos blindados. Sin embargo, cuando esos blindados se vendieron, i se restableció la situacion anterior de tres a cinco, pactóse un desarme mediante el cual Chile enviaba al

abandono nuestro único buque de combate: «El Capitan Prat».

Si la proporción, estimada por los técnicos del país, se representaba en 1900 en «tres» unidades para Chile, mientras a la marina argentina se le señalaba por «cinco», ¿cómo el pacto de desarme pudo ajustarse en aquellas condiciones? Quedó la República Argentina con tres cruceros acorazados i desarmó solo uno. Quedamos nosotros con el «O'Higgins», que está a la altura de aquellos, con la «Esmeralda» que es inferior, i entregamos a la oxidación nuestro buque mas fuerte.

Esto fué aceptado por el Gobierno, el Congreso i la opinión pública. No sé cómo nuestros almirantes formarían en esos días sus cálculos para estimar la proporcionalidad de las dos escuadras. Lo probable es que no se les consultara, o no se les oyera.

Para mí la cuestión de actualidad, la que necesita ventilar esta Cámara, la que debe preocupar al país, está en adoptar un plan de reorganización de la marina, corrigiendo los males pasados sin individualizar responsabilidades que son generales.

Que el «Prat» se repare aquí o en Europa, es para mí detalle de administración transitorio. Debe sí repararse porque no se puede pensar en venderlo. Aun en los días de empeño por adquirir cualquier material bélico, no hubo interesados serios por adquirir aquella nave; que no lo fueron los que se hicieron dar órdenes i precios hace tres años.

Mas que las reparaciones del «Prat», importa que ordenemos la construcción de buques de mayor porte, mejor armados, mas adecuados a las necesidades de una ciencia que progresa con gran rapidez i ha resuelto recientemente problemas decisivos.

Esta no es una necesidad discutible para nuestros poderes públicos. Fué resuelta en el año anterior, i de allí que se pidieran propuestas en Europa para la construcción de dos acorazados. Las propuestas llegaron, i lo que falta hoy es solo resolución para seguir mas adelante.

La acción del Senado se impone, en

tonces. La interpelación del honorable Senador por Curicó llega en hora propicia i debe tener por consecuencia el que el Gobierno se ponga en actividad.

Si no cabe discusión sobre la necesidad de aumentar el material de nuestra Escuadra; si todos reconocemos que es en extremo deficiente; si estamos convencidos de que cruceros de siete u ocho mil toneladas necesitan, en los días que corren, tener por base de sus operaciones acorazados de un tipo que nos hace falta; ¿no sería el momento de que Gobierno i Congreso se pusieran a la obra de resolver un plan de reorganización de nuestra Escuadra?

No aspiremos a una escuadra formidable; pero tengamos siempre una pequeña bien montada i bien servida. Uno o dos grandes acorazados, en un país que tiene la ventaja estratégica de vivir a cinco o mas mil millas de los poderes fuertes, nos pone a cubierto de muchos peligros. Si basta un solo acorazado para barrer con nuestros débiles, i aun con nuestros mas fuertes cruceros, quedaremos a merced de esos caprichos que las naciones fuertes se sienten tentadas a ensayar con las excesivamente débiles.

En los momentos actuales, con un Gabinete de administración que no se encuentra distraído por las exigencias de la política, sería lógico que cada Ministerio tuviera su plan de serio trabajo. Se ha visto hace dos días con cuanta facilidad aceptó el Senado el plan de ferrocarriles que nos trajo el Ministro de Obras Públicas. ¿No podría el de Marina seguir el ejemplo para solucionar las necesidades de ramo tan importante? Desde luego, i sin dejarlo pendiente para después de los meses de receso en que va a entrar el Congreso, ¿no sería posible que esos meses se aprovecharan para poner la quilla, por lo ménos, de un acorazado que responda a las necesidades que han reconocido ya en comun concierto nuestro Almirantazgo, nuestro Gobierno i nuestro Congreso?

Me ha de permitir el señor Ministro de Guerra i Marina que le someta también algunas consideraciones sobre nuestro

Ejército, ya que el honorable Senador por Santiago, señor Reyes, adujo cuando se inició esta interpelacion, algunas con las que en aquellos mismos momentos me declaré en desacuerdo.

El honorable Senador se pronunció en contra de una idea que circulaba para llamar seis mil conscriptos al servicio; pero el Ministro del Interior tranquilizó sus temores al respecto.

Estoi, señor Presidente, informado de que aquel proyecto fué considerado por el Gobierno i de que responde a necesidades permanentes i a necesidades urgentes. Lo primero, porque los conscriptos han sido últimamente acuartelados por seis meses en vez de nueve: lo segundo, porque nuestro Ejército, sin conscriptos, no pasade cinco mil quinientos hombres. Llamar nuevamente otro contingente de seis meses estaria, entónces, justificado por la conveniencia de mejorar la instruccion militar i por la necesidad de guardar el órden público.

En un pais de cuatro millones, pues yo afirmo que tenemos esa poblacion; en un territorio tan estensamente dilatado i de comunicaciones tan difíciles, no puede garantir debidamente la seguridad pública una fuerza de cinco mil quinientos hombres.

Hace pocos dias un distinguido industrial de este pais, cuyo nombre daré en privado a quien desee conocerlo, porque no estoi autorizado para darlo en público, fué a verme para decirme estas palabras: conozco el norte como pocos, sé como se manejan ciertas organizaciones i temo que en cualquier momento, si no hai vijilancia i fuerzas suficientes, se produzcan allá incidencias como las de Santiago cuando quedó abandonado con motivo de las maniobras.

La opinion de ese industrial, que es intelijente, patriota i observador, tiene para mí autoridad, i le rogué llevara sus observaciones al honorable señor Reyes, que resiste el proyecto de aumentar nuestro Ejército.

El Gobierno pensó, pues, con prudencia i pesando su responsabilidad, cuando acogió la idea de llamar otro contingente.

No piensa lo mismo al abandonar su idea ante las primeras resistencias, tanto menos cuanto que está en sus atribuciones llamar conscriptos a completar el año de servicios.

Paso a otro punto.

Me ha llamado la atencion un decreto del Ministerio de Guerra ordenando abrir un curso extraordinario para preparar cincuenta sub-tenientes para el Ejército.

Ese decreto sujere una pregunta mui natural i una contestacion mui desconsoladora. ¿Por qué se necesita abrir un curso especial de sub-tenientes? Porque no los produce nuestra Escuela Militar en número suficiente para satisfacer las necesidades del Ejército.

I, sin embargo, ese establecimiento es un plantel de primer órden, bien dirigido, con profesorado competente, con un edificio que tiene capacidad para mayor número de alumnos.

Un indiscreto espíritu de economías, de esos que se traducen siempre en mayor gasto, redujo en años pasados a setenta el número de cadetes. Por eso este año han salido solo catorce sub-tenientes de la Escuela. El año actual saldrán dieciseis, siendo las necesidades del Ejército de treinta i cinco a cuarenta.

Verdad es que el mal se ha reparado en parte para el futuro porque la dotacion actual de cadetes es cientocincuenta, pero contando los que se enferman, se retiran o salen sin que se haga efectiva la fianza de sus padres, es menester elevar ese número a doscientos. De otro modo cada tres o cuatro años será necesario abrir cursos especiales como el del decreto a que me he referido.

Si los gastos jenerales del establecimiento son los mismos con ciento cincuenta o doscientos cadetes, ¿no es verdad que no vale la pena economizar la manutencion i pension de cincuenta? La Escuela debe suplir por completo las necesidades de su objeto. Al militar hai que formarlo desde niño, es una carrera especial para la que se necesita disciplinar los caracteres. La formacion de oficiales tomando jóvenes de veinte o mas años, no suple la enseñanza en mas tierna

edad, i lleva al Ejército dos clases de oficiales, sin compañerismo i necesariamente con modo de pensar diferente. Los jóvenes que ya han andado en sociedad, gozando de la libertad temprana que es uno de los defectos de la educacion de familia en nuestro pais, no obtendrán jamas la disciplina que se imprime como en blanda cera sobre los cadetes que se forman en la Escuela desde los catorce años.

La economía, ademas, no es tal. Los cursos especiales necesitan un profesorado aparte, pues deben adaptarse a un plan de estudios diferente. Yo creo que el decreto de que vengo hablando ha sido justificado, para suplir una necesidad; pero llamo la atencion del Gobierno hácia la conveniencia de evitar la repeticion de decretos análogos dotando a la Escuela Militar con doscientas plazas.

No se puede tocar estas cuestiones, señor Presidente, sin señalar una causa mas honda, que mina el porvenir del Ejército de Chile. Yo he sabido con sorpresa que, al reves de lo que pasa en otras profesiones, pocos son los hijos de militares que van a nuestra Escuela a abrazar la noble profesion de sus padres. I la razon es la misma que obliga a muchos oficiales meritorios, i a muchos jefes con largos años de servicio, a bandonar las filas. Me refiero a la falta de estímulo que ofrece la carrera.

Hai tenientes coroneles, mayores, capitanes, que vejentan hasta quince años en el mismo grado, por imposibilidad absoluta de ascender. Fué menester poner un límite a la planta de nuestro Ejército; pero la medida debió completarse con el retiro forzoso por razon de la edad.

No obstante, ese complemento de la medida, comprendido por nuestros poderes públicos, no ha podido salir de los archivos del Congreso. Un proyecto de 1889, aprobado en esta Cámara, fué tomado en cuenta once años mas tarde en la otra. I de allí volvió en 1900 a nuestra Secretaría, donde duerme, sin expectativas de convertirse en una lei que es de absoluta conveniencia.

¿Qué estímulo puede tener un hombre para servir bajo nuestras banderas si su labor i sus méritos no le dan acceso a elevarse, i permanece quince años en el mismo grado? ¿Cómo podrá, con esa experiencia, inducir a sus hijos a seguir sus huellas?

Señores Senadores: la profesion de las armas es una ciencia. No se improvisan oficiales; ménos se improvisan jefes. Mantener en el servicio a los que están ya preparados, es una necesidad nacional. Hagamos, pues, algo por contener el desbande, que será mayor a medida que la prosperidad del pais brinde con mejores expectativas a nuestros descorazados oficiales i jefes.

I lo ménos que podemos hacer es aprobar la lei de retiro forzoso por causa de la edad, que tenemos en Secretaría. No son hombres viejos o enfermos los que deben formar una institucion en la que son necesarios, salud, actividad, entusiasmo i abnegacion.

Yo creo que cabe tambien al respecto alguna responsabilidad administrativa al Gobierno. ¿Todos los puestos altos están servidos hoy por jefes que podrian salir a campaña? Seguramente nó. Acaso se buscan colocaciones cómodas a personas inhabilitadas, que están provocando el retiro de otros mas útiles que se alejan por decepcion.

Concluyo, señor Presidente, rogando al señor Ministro de Guerra i Marina que tome en cuenta las observaciones que he hecho respecto a las necesidades de organizar una escuadra digna del nombre de tal, i respecto al mejoramiento de las condiciones de nuestro Ejército, con calma.

No le exijo respuesta inmediata. Un plan de Gobierno desearia yo que se formara al respecto.

Si ya tenemos planos de buques, si se han presentado propuestas, si falta tan sólo resolver algo ¿a qué dejamos transcurrir el tiempo?

No hagamos de estas materias cuestiones políticas, que hoy están apartadas; no hagamos tampoco, cuestion de criterio sobre la apreciacion de nuestros proble-

mas internacionales. El pais necesita Escuadra i Ejército. Atendamos a esas necesidades, con oportunidad i patriotismo.

El señor FABRES (Ministro de Guerra i Marina).—Iba a hacer presente al Senado que en la próxima sesion se me hará un deber dar respuesta a las observaciones de los señores Lazcano i Walker Martínez. Para entónces traeré los documentos i datos necesarios que me permitan rectificar de una manera fehaciente algunas aseveraciones que están en contradiccion con los datos que tiene el Ministro; espero, por lo tanto, confrontarlas para poder establecer la verdad de los hechos.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Cerrado el debate.

Se van a votar las indicaciones.

El señor SECRETARIO.—Hai la indicacion del señor Senador por Curicó para celebrar sesion mañana a la hora de costumbre.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Si no se pide votacion se dará por aprobada.

Aprobada.

Se suspende la sesion.

*Se suspendió la sesion.*

## SEGUNDA HORA

### Sesion secreta.—Ministro ante la Santa Sede

El señor SANFUENTES (Presidente).—Ha llegado a la Mesa un mensaje de S. E. el Presidente de la República, por el cual solicita el acuerdo del Senado para nombrar al señor Rafael Errázuriz Urmeneta Enviado Extraordinario i Ministro Plenipotenciario *ad honorem* ante la Santa Sede.

Si no hubiera inconveniente podria constituirse el Senado en sesion secreta para ocuparse desde luego de este asunto.

Acordado.

En seguida la Sala se constituyó en sesion secreta con el objeto de tomar en consideracion el oficio en que S. E. el

Presidente de la República solicita el acuerdo de esta Cámara para nombrar al señor don Rafael Errázuriz Urmeneta, Enviado Extraordinario i Ministro Plenipotenciario *ad honorem* ante la Santa Sede; el Senado, por la unanimidad de veinte votos, prestó su acuerdo para la referida designacion.

El señor SANFUENTES (Presidente).—Continúa la sesion.

### Gratificacion a los empleados del Senado

El señor SANFUENTES (Presidente).—Si al Senado le parece podrá tomarse en consideracion el proyecto que debió tratarse en la primera hora, sobre gratificacion a los empleados de la Cámara.

Acordado.

El señor SECRETARIO.—La mocion en que se propone el proyecto que concede gratificacion a los empleados de esta Cámara, es la siguiente:

«Honorable Senado:

Tenemos la honra de presentar el siguiente

#### PROYECTO DE ACUERDO:

«Artículo único.—Concédese, por una sola vez, una gratificacion de treinta por ciento sobre los sueldos percibidos durante el año 1906, a los empleados de Secretaría i Redaccion de Sesiones del Senado.

Santiago, .. de diciembre de 1906.—*F. Lazcano —D. Fernández Concha.—Maximiliano Espinosa Pica.—Leonidas Vial.*»

El señor SANFUENTES (Presidente).—En discusion jeneral i particular el proyecto.

Si ningun señor Senador hace uso de de la palabra, se procederá a votar.

En votacion.

*Puesto en votacion el proyecto, fué aprobado por dieciocho votos contra dos.*

### Presupuestos

El señor SANFUENTES (Presidente).—Continúa la discusion de las modificaciones hechas por la Cámara de Diputados en el presupuesto del Ministerio del Interior.

El señor SALAS EDWARDS (Ministro de Relaciones Exteriores).—A fin de salvar la duda que se suscitó en la sesion pasada respecto del ítem 55, referente al censo, propongo que se redacte en esta forma: «Para los trabajos preparatorios del censo».

El señor VALDES VALDES.—Como este es un ítem nuevo, agregado por la Cámara de Diputados, bien puede modificarse.

El señor BALMACEDA.—Creo que valdria la pena modificar la glosa, diciendo «censo de los habitantes», a fin de que se entienda que no se trata aquí del censo agrícola e industrial.

Si no se hace esta aclaracion, pudiera bien entenderse que se trataba del levantamiento de los tres censos, lo que seria complicar la operacion i contribuir a que diera peor resultado que en la ocasion anterior. Confundir con el levantamiento del censo de la poblacion el del censo agrícola e industrial, me parece un absurdo algo inaceptable.

El señor WALKER MARTINEZ.—Yo me opuse a esta partida en la sesion anterior, fundado en que se habia dicho aquí que estaba pendiente un proyecto para levantar el censo en 1910, i que en 1905 se habia abandonado la idea de levantarlo como era costumbre, cada diez años, a causa de la insuficiencia e ineficacia del trabajo.

Ahora, el cambio de la glosa del ítem no resuelve la duda. ¿Va a levantarse el censo en este año? Se dice que no, porque la suma de sesenta mil pesos es insuficiente.

Pero yo creo que para obtener un buen censo debemos principiar por crear la base que es la oficina de estadística. Hoy día no tenemos estadística, ni podemos tenerla, porque, con un personal como el caso como el de esa oficina, cuyo jefe

gana solo dos mil quinientos pesos anuales, no es posible hacer el servicio.

La última sinópsis estadística que yo conozco creo que es de 1903. ¿Qué objeto publicar la sinópsis con tres años de atraso? Una sinópsis con tres años de atraso es de nula utilidad i no sé qué servicios pueda prestar.

Por esto me parece que lo mejor seria principiar por establecer una oficina de estadística para hacer los trabajos preparatorios del censo.

Si este es el pensamiento del Gobierno votaré el ítem. Si no es así, votaré en contra.

El señor SALAS EDWARDS (Ministro de Relaciones Exteriores).—Es el propósito del Gobierno reorganizar el servicio de estadística i aun existe un proyecto, que está pendiente de la consideracion del Congreso, por el cual se aumenta el personal de esa oficina i se mejoran los sueldos. El propósito del Gobierno coincide, pues, con las ideas que ha tenido a bien esponer sobre esta materia, el honorable Senador que deja la palabra.

El señor BALMACEDA.—Desearia saber si se ha disminuido el personal de esa oficina, porque noto el hecho curioso que ántes teníamos estadística i ahora en vez de tenerla mejor organizada, no la tenemos.

El señor WALKER MARTINEZ.—Nunca la hemos tenido, señor Senador.

El señor BALMACEDA.—El Anuario de Estadística se publicó cinco años atras. Si teníamos este servicio hace cinco años, no sé por qué, con el mismo personal, no lo tenemos ahora.

Esta oficina ha ido siempre para atras porque la publicacion del Anuario Estadístico que ántes se hacia de año en año, sin que se haya introducido variacion alguna en el personal, primero se empezó por publicar dicho Anuario con intervalos de cuatro años i ahora se ha suspendido su publicacion.

El señor SALAS EDWARDS (Ministro de Relaciones Exteriores).—¿Está usted seguro de que se publicó la última estadística?

El señor BALMACEDA.—Creo que el último Anuario es de 1903 o 1904.

El señor WALKER MARTINEZ.—La última Sinopsis es de 1903, señor Senador.

El señor SALAS EDWARDS (Ministro de Relaciones Exteriores).—Talvez se hace una confusion con la Sinopsis Estadística i Jeográfica.

El señor WALKER MARTINEZ.—Puede ser.

El señor BALMACEDA.—Nó, señor; es el Anuario Estadístico al que yo me refiero.

Efectivamente, es algo singular, como han podido mantenerse para estos empleados los mismos sueldos fijados el año 1843, sin que jamas se le haya dado ni gratificacion, ni aumento de ningun jénero, sobre todo cuando se toma en cuenta que el jefe de la oficina gana dos mil quinientos pesos al año. Esto envuelve una verdadera injusticia. No ha habido para ellos compensacion alguna por la depreciacion que ha sufrido la moneda. I no solo los sueldos de estos empleados no han sufrido variacion, sino que tampoco se ha introducido variacion ni aumento alguno en la planta de la oficina. Pero vuelvo a insistir en ello: ántes la publicacion del Anuario era anual, mui útil i bastante completa.

Por esto me ha parecido estraño que la publicacion de un Anuario de Estadística, obra que se publicaba ántes todos los años, haya pretendido el señor Edwards presentarla como testimonio de nuestro progreso para celebrar el centenario de 1810.

Yo no considero que esto sea una manifestacion de progreso, sino de retroceso en la vida administrativa.

De ahí que considere yo que no debe ligarse al censo de la poblacion con el censo agrícola e industrial.

Creo que estos datos, que todo pais civilizado con un mediano servicio de estadística debe dar anualmente, deben ser separados del censo de la poblacion. El censo de los habitantes se hace, segun la lei, en períodos determinados.

La lei de Réjimen Interior obligaba a

hacer la recoleccion de datos para el censo industrial i agrícola, a los intendentes, gobernadores, subdelegados e inspectores, que hacian este servicio como parte de sus obliigaciones, sin gasto especial. Aun creo que los secretarios de intendencia hacian de jefes en la formacion de la estadística industrial i agrícola. No sé por qué se ha innovado en esta materia i se ha dejado de mano este procedimiento que se observaba creo que en cumplimiento de ciertas disposiciones de la lei del réjimen interior.

El señor SALAS EDWARDS (Ministro de Relaciones Exteriores).—Está vijente, señor.

El señor LAZCANO.—En la sesion última manifesté el deseo de saber si este ítem de sesenta mil pesoses para levantar el censo en el presente año, o si es para una oficina que reuna datos estadísticos. No sé si el señor Ministro de Relaciones Exteriores, al abrirse este debate, haya dado alguna esplicacion que pudiera sacarme de la duda, pues no oí a Su Señoría por estar en esos momentos ocupado de otras cosas.

Insisto en esclarecer este punto porque en el primer caso negaria mi voto al ítem; pero en el segundo se lo daria con gusto.

Le negaria mi voto en caso de tratarse de levantar el censo, en primer lugar, porque la suma que se destina para el objeto es deficiente, iluego porque, como lo ha dicho el señor Senador por Santiago, emprender esta obra en la situacion actual, sin contar con una buena oficina de estadística, es hacer un gasto inútil de dinero, pues se obtendria un censo defectuoso que no serviria para nada, tan malo como los anteriores.

El Gobierno, preocupándose de este negocio, envió al Congreso un mensaje en que se propone la reorganizacion de los servicios de estadística i se consultan las medidas necesarias para poder llevar a cabo un censo en debida forma. Creo que está en la Comision de Gobierno, la que ha pedido al Ministerio ciertos antecedentes que estimaba necesarios. Si es así ¿a qué festinar este asunto? ¿por qué

no aguardamos que se apruebe esa lei, que se reuna en la oficina de Estadística el personal que se necesite i que se prepare tambien el personal auxiliar que debe colaborar al levantamiento del censo dentro o fuera de la oficina?

Agradecería al señor Ministro que sirviera explicar el alcance del ítem para dar mi voto con pleno conocimiento del objeto a que se le destina.

El señor SALAS EDWARDS (Ministro de Relaciones Exteriores).— Precisamente por las mismas observaciones que reproduce el señor Senador por Curicó, yo habia hecho indicación para modificar la glosa del ítem, especificando que era para los gastos preliminares del censo, porque no sería posible levantarlo con una suma tan reducida.

Es necesario prepararse para esa obra, organizando el personal, haciendo las impresiones que se necesitan, i acaso tambien practicando un ensayo parcial, como el censo de la capital, por ejemplo. El censo jeneral de la República se haría cuando estuviera despachada la lei especial a que se ha referido el señor Senador por Curicó.

El señor LAZCANO.— Me parece, vuelvo a decir, que mejor sería aguardar el despacho del proyecto pendiente i no hacer por el momento en ayó alguno. ¿Cómo iría el Gobierno a invertir estos sesenta mil pesos, cuando todavía no sabe lo que resolverá el Congreso? ¿A quién le daría el Gobierno esa suma, desde que está pendiente la reorganizacion de la oficina de Estadística, que no solo se modificará en los sueldos sino que tambien en la planta de sus empleados, que es deficiente?

Me parece lo natural esperar la reorganizacion de esta oficina para iniciar los trabajos del censo i por lo tanto no encuentro justificado el ítem.

Las razones que el señor Ministro ha dado para mantenerlo no me parecen bastantes. Si se quiere dar un uso debido a este dinero, no sé como haya de invertirse desde que con el personal deficiente de la actual oficina de Estadística me parece inútil toda tentativa. En cuanto a

trabajos preliminares, a preparacion de un censo ¿qué censo se prepara?

Aguardemos la discusion del proyecto pendiente, i entónces se hará algo mas completo i conveniente.

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

Cerrado el debate.

En votacion.

*Puesto en votacion, es desechado el ítem.*

El señor SECRETARIO.— En la partida 95, a continuacion del ítem 3636, se ha agregado el siguiente ítem nuevo:

Item . . Subvencion para la navegacion trasatlántica..... £ 50,000

El señor WALKER MARTINEZ.— Pedí en la sesion anterior que quedara pendiente este ítem, porque la materia me parece de sumo interes.

Desearía votar las cincuenta mil libras para estender nuestra navegacion; mas, naturalmente, necesito saber cómo va a realizarse ese pensamiento.

Desgraciadamente, el señor Ministro del Interior, que fué quien propuso el ítem, no se encuentra en la Sala, i acaso no es justo que obliguemos a su colega de Relaciones Exteriores a explicar una idea cuya enunciacion tan en globo parece indicar que no ha sido materia de acuerdos de Gobierno.

El pensamiento es bueno, la navegacion debe estenderse; pero hai que pensar no solo en el Atlántico sino tambien en el Pacífico.

Voi a permitirme entrar en algunas consideraciones, recojidas en reciente experiencia, i que someto a la apreciacion de los miembros del Gabinete aquí presentes.

Cuando me fuí a Estados Unidos habia una carrera de vapores que hacia viajes quincenales a San Francisco de California. Se alternaban en esos viajes las Compañías Inglesa i Sud-Americana. Ambas Compañías, como se sabe, están de acuer-



do para esplotar nuestra costa mas fácilmente.

Quince dias demoraban aquellos vapores en llegar a Panamá, i yo demoré veintiocho en mi viaje a Nueva York, porque las Compañías no se cuidaban de la conexión. Obligaban a los pasajeros, por ese descuido a permanecer hasta seis dias en Panamá, lugar que no prestaba grande aliciente, pues la fiebre amarilla era allí endémica.

Prestando atencion a las conexiones, los pasajeros i correspondencia habrian podido, en aquel tiempo, tardar sólo veintidos dias entre Valparaiso i Nueva York.

Posteriormente se suspendió la carrera a San Francisco, i, por consiguiente, se perdió la oportunidad de mandar nuestros productos a la costa occidental de Centro América i a la costa occidental de Méjico, zona de aquella República donde algo vendíamos por su aislamiento respecto al resto de la República.

Quedó, en seguida, la comunicacion entre Valparaiso i Panamá reducida a los buques caleteros, de veintidos dias de viaje, i la correspondencia con Nueva York, pasó a demora treinta i tres a treinta i cuatro dias.

Las compañías combinadas del Pacifico tuvieron entónces razon para suspender su carrera a San Francisco. Habia un gran monopolio en el Istmo de Panamá. El ferrocarril del Istmo era dueño de una línea de navegacion entre Colon i Nueva York, que estaba combinada en trust con la Pacific Mail, que corria entre San Francisco i Panamá.

Aquel trust del Istmo impuso condiciones onerosos a todo vapor extraño. Exijia a éstos, para portear su carga por el Istmo i embarcarla en los vapores del Atlántico, esta reparticion: pagar la tercera parte de todo flete al ferrocarril, otra tercera parte a la línea de Colon a Nueva York, i la tercera restante era el único flete reservado para el porteo en el Pacifico.

De manera que los veinte dias de navegacion en el Pacifico, a Valparaiso o a San Francisco, se pagaban lo mismo que

los siete de navegacion en el Atlántico, i lo mismo que las pocas horas del ferrocarril del Istmo, que tiene cuarenta i seis millas de ancho.

Como ve el Honorable Senado, existia el monopolio mas odioso.

Por otra parte, dueño de los muelles, la Compañía del Istmo los negaba a las Compañías Sud Americana e Inglesa, i éstas tenian que descargar en lanchas, aumentando así el costo de los fletes.

Fué justificada, entónces, la supresion de los viajes a San Francisco; mas, ¿está justificado que no se hayan restablecido posteriormente?

Va a juzgarlo el Honorable Senado. Despues de gestiones diplomáticas que es escusado historiar, i una vez que el Gobierno de los Estados Unidos adquirió el ferrocarril del Istmo, se desahuciaron los contratos que tenia ese ferrocarril con la Pacific Mail, cesando los privilejios i el odioso monopolio.

La mayor parte de los accionistas de aquellas Compañías eran personajes de grandes influencias e hicieron marcada resistencia. Pero el Gobierno de los Estados Unidos, deferente a la gestiones de siete naciones centro i sud americanas, se mantuvo firme. I el trust del Istmo desapareció, proclamándose allí la doctrina de la puerta abierta. Los buques de todas las banderas pasaron a gozar de las mismas franquicias.

Mas una vez destruido, con tanto trabajo, el monopolio odioso del Istmo, una vez otorgadas por los Estados Unidos franquicias que eran jenerosas en pais tan proteccionistas ¿qué ganó Chile en orden a la estension de la navegacion? Nada. Las Compañías que cesaron de acarrear nuestros productos a Centro-América, Méjico i California, a causa del monopolio, no se han acordado de restablecerlo cuando el obstáculo fué separado. Se cree fuera de Chile, señor Presidente, que hai combinaciones con la Pacific Mail que impedirán reanudar los viajes que nos permitieron antes desarrollar nuestro comercio al norte de Panamá.

Debo agregar que el Ministro de la Guerra de los Estados Unidos, a cuyo

cargo corren los negocios del Istmo, me dijo mas de una vez: Ud. que trabaja porque yo ponga término al «trust» del Istmo, ¿cree que su Gobierno hará lo mismo con el «trust» del Pacífico?

Porque en todas partes se sabe, señores Senadores, que las combinaciones de las compañías de nuestra costa, subvencionadas i acariciadas con mil privilejios, forman un «trust» tan cerrado como los que las legislaciones de otros países están combatiendo i estinguendo.

Con los trabajos del canal de Panamá se ha multiplicado el tráfico de vapores entre Colon i Nueva York. Cada cinco dias sale uno de la Compañía Americana; pero los hai de otras compañías, alemana, inglesa, española, etc. No obstante, cada día la correspondencia i pasajeros entre Valparaiso i Nueva York es mas lenta. No avanzamos del viaje de treinta i tres o treinta i cuatro dias.

Ello porque la combinacion del Pacífico mantiene sólo vapores caleteros; porque no cuida de las conexiones, porque está subvencionada i no vijilada.

Que en el estado de progreso de la navegacion se gasten veintidos dias para ir de Valparaiso a Panamá es absurdo, podria decirse, ridiculo.

Yo he pretendido i, debo agregar, trabajado con inútil empeño, por acortar la distancia entre nuestro país i los Estados Unidos; que es acortar distancias reducir los dias de viaje entre dos puntos.

A mi juicio, puede fácilmente establecerse, entre Valparaiso i Panamá, una carrera de solo diez dias. Sin vapores de gran velocidad, concretando únicamente la escala a Iquique, Mollendo, Callao i la boca del rio Guayaquil, para no malgastar el tiempo que los accidentes de las mareas hacen perder entrando, podriase obtener aquella considerable reduccion de tiempo. Los gobiernos de las cuatro naciones que obtendrian con ello beneficio, darian, a su turno, apreciables compensaciones. Las han ofrecido.

De igual manera puede reducirse a cinco dias la travesía entre Colon i Nueva York. Cuando hace dos años propu-

se esta idea en Wáshington, la travesía era de siete dias. Hoi hai dos vapores mensuales que la hacen en seis, i se me ha ofrecido reducirla a cinco, i facilitar la conexion exacta con los vapores del Pacífico, el dia que éstos establezcan su carrera de diez dias a Valparaiso.

Aprecien mis honorables colegas lo que significa para nuestro desarrollo comercial el reducir a quince dias la comunicacion entre Valparaiso i Nueva York. Seria ganar mas de la mitad del tiempo empleado hoi; seria acercarnos a los centros de civilizacion del hemisferio norte, porque, de Nueva York se va en cinco dias i horas a Europa. Valparaiso quedaria mas o ménos, a ese respecto, en la situacion de Buenos Aires.

Esto que es hacadero, i esto que es de tanta trascendencia, no ha sido atendido debidamente por el Ejecutivo. A las muchas comunicaciones de la Legacion en Wáshington contestaba invariablemente el Ministro de Relaciones Exteriores que habia trascrito esas comunicaciones al Ministerio del Interior. ¿I qué suerte corrieron allí? ¿Se ha considerado el punto?

Nunca lo supe; i hoi que el mismo Ministro del Interior pide cincuenta mil libras para estender la navegacion al Atlántico, es justo que pregunte: ¿i la del Pacífico? ¿I nuestros viajes rápidos a Panamá? ¿I el acercamiento de Valparaiso a Nueva York no merece consideracion alguna a ese Ministerio?

En dias pasados, señor Presidente, hice al jerente de la Compañía Sud-Americana de Vapores esta pregunta: ¿es una utopia la que yo he perseguido al pedir viajes de diez dias a Panamá? De ninguna manera, me respondió. Es tiempo sobrado para viajes directos.

I me agregó este dato: actualmente se están mandando a Estados Unidos hasta cuatrocientas toneladas de cobre, a traves del Istmo.

De manera, señores Senadores, que surta ya benéficos efectos la destruccion del monopolio que ántes existió; que ya no se envia al traves del Istmo solo encomiendas; que carga pesada por cientos

de toneladas, puede ir directamente desde Chile a Nueva York. ¿I no es todavía el momento de establecer los vapores rápidos i el viaje de quince dias a Nueva York?

Lo que dejo dicho me justificará de haber desviado la atencion de mis honorables colegas, de la navegacion del Atlántico a la navegacion del Pacífico.

No desconozco la importancia de aquella. Lo que deseo que se tomen en cuenta todas las facetas del problema i que se nos haga saber, con mayor precision, el uso que va a darse a suma tan crecida como las cincuenta mil libras del ítem en discusion. ¿No habrá peligros de agravar la situacion actual? Hoy cuesta mas caro trasportar una tonelada a Rio Janeiro que a Liverpool.

El señor CASTELLON.—Y que a Magallanes.

El señor WALKER MARTINEZ.—Exacto, i el señor Senador sabe que se hizo una tentativa para corregir tales abusos entregando a la Compañía Sud-Americana dos trasportes nacionales; mas esos trasportes fueron devueltos porque no ofrecian ventajas comerciales. Temen muchos, sin embargo, que ello fuera debido a existencias de la combinacion férrea que oprime nuestras costas.

Todo esto induce a pensar que ha llegado el momento de preocuparnos muy seriamente del problema de la navegacion mercante, de los fletes i de las combinaciones que estagnan el comercio. I acaso va a ser necesario para evitar esas combinaciones, que el Estado estimule la creacion de una grande empresa de navegacion.

Una empresa mista, en que el Estado tuviera interes i los accionistas la manejan, podria salvar aquellas dificultades i asegurarnos, para eventualidades posibles, una reserva de trasportes i de cruceros auxiliares.

No es el momento de dar desarrollo a esta idea; pero la enuncio como un ejemplo de la variedad de aspectos que tiene el problema para cuya solucion se nos piden cincuenta mil libras. Daré, sin embargo, mi voto al ítem si se me

asegura que ha de suspenderse su inversion mientras no se estudie maduramente la materia. Caso contrario, le negaré mi voto.

El señor SALAS EDWARDS (Ministro de Relaciones Exteriores).—El Gobierno abriga el propósito de establecer una línea rápida de navegacion entre Valparaíso i el Istmo i ha invitado a los países de América a entrar por este propósito.

La idea en jeneral ha sido bien acogida. El Perú la ha apoyado i ha subvencionado una línea de vapores entre el Callao i el Istmo.

Existe actualmente en el Gobierno el propósito de fomentar la navegacion de cabotaje, la que debe dar vuelta al estrecho i llegar a los puertos del Atlántico para proveer el intercambio de nuestros productos.

Me observa ademas mi honorable colega el señor Ministro de Hacienda que la suma consultada es excesiva, dada la exigüidad actual de la Hacienda Pública.

Yo haria indicacion para que se redactara el ítem en esta forma:

«Para subvencionar la navegacion a los diversos países de América, doscientos cincuenta mil pesos oro», que es ménos de la mitad de la suma que ahora aparece consultada.

El señor SOTOMAYOR (Ministro de Hacienda).—Me parece que desde que no hai un plan estudiado, ni un propósito enteramente fijo para la inversion de esta suma, lo mas prudente seria disminuirla modificando al mismo tiempo la glosa.

Ademas, esta subvencion ha sido para una sola compañía, sin que las demas hayan tenido siquiera noticia de esto, i hablando, con franqueza, temo que una subvencion tan fuerte de cincuenta mil libras dé lugar a una verdadera pecha.

Por eso creo que debe disminuirse esta cantidad, modificando la glosa, dando lugar a que el Gobierno estudie los medios de facilitar, con ménos costo i mas provecho para el país, la navegacion entre los diversos países de América.

Así es que apoyo con toda decision la indicacion hecha por mi honorable colega, bria proporcionado, en caso de guerra, los elementos necesarios para el trasporte de tropas i de bagajes.

El señor SANFUENTES (Presidente).—En votacion si se aprueba el ítem propuesto por el señor Ministro. Por esto desearia que el Gobierno dejara esta partida sin inversion, mientras no se decidiera en qué forma debería invertirse.

El señor FERNANDEZ CONCHA.—Celebro haber oido las observaciones hechas por el señor Senador por Santiago, porque ellas me confian que era bueno el proyecto que tuve el honor de presentar para la organizacion de una Compañía de Vapores con cincuenta mil libras de capital i con bandera chilena. El señor SANFUENTES (Presidente).—¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

Cerrado el debate.

En votacion.

La dificultad que se ofrecia era esta misma intelijencia en que podian entrar las demas compañías para competir con ésta. Se sabe que es un gran negocio a los precios de flete establecido, porque la Compañía Sud-Americana reparte un cincuenta por ciento semestral a sus accionistas. El señor SECRETARIO.—Se va a votar si se aprueba el ítem propuesto por el señor Ministro.

*Votado dicho ítem, fué aprobado por unanimidad.*

Ahora, señor, la ventaja que tenia la organizacion de esta nueva Compañía con bandera chilena era evidente, porque ha-

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

*Se levantó la sesion.*

ANTONIO ORREGO BARROS,  
Redactor.