Sesion 16.ª ordinaria en 30 de Julio de 1896

PRESIDENCIA DEL SEÑOR VIDELA

SUMARIO

Se lee i aprueba el acta de la sesion anterior.—Cuenta.—El señor Presidente consulta a la Cámara respecto del procedimiento que debe seguirse para conceder la palabra a los señores Diputados, tanto en la órden del dia como durante la primera hora, pues se han manifestado opiniones diversas sobre este particular.—Se acuerda que en la primera hora se conceda la palabra al primero que la solicite de entre de la sesion; i en la órden del dia se la conceda primeramente al Diputado que hubiese quedado con ella en la sesion anterior, en segundo lugar, i por su órden, a los Diputados que se hubieran inscrito en Secretaría, segun lo dispone el Reglamento, i en tercer lugar a los Diputados que la pidan durante la discusion que ocupe la órden del dia.—Continúa el debate político, i usa de la palabra el señor Aldunate Bascuñan.—Se pone en segunda discusion el artículo 1.° del proyecto sobre contribucion de faros i se aprueba el artículo en la forma propuesta por el señor Ministro de Guerra i Marina.

DOCUMENTOS

Mensaje de S. E. el Presidente de la República sobre contrato con la Compañía Sud-Americana de Vapores.

Oficio del Senado con el que devuelve aprobado sin modificacion, el proyecto de lei acordado por esta Cámara que declara libres de derechos de importacion el sulfato de fierro comercial.

Informe de la Comision de Hacienda sobre las medidas financieras propuestas por los señores Robinet i Edwards don Eduardo i por S. E. el Presidente de la República, tocante a la derogacion de la lei de 11 de febrero de 1895, que fija la manera como será pagado el 31 de diciembre de 1897 el papel moneda del Estado.

Id. de la id. sobre las mociones de los señores Tocornal i Díaz Besoain, tendentes a reformar la lei relativa a emisiones hipotecarias.

Nota del señor Lámas, en la que propone varias modificaciones al proyecto de lei sobre marcas comerciales.

Se leyó i fué aprobada el acta siguiente:

«Sesion 15.ª ordinaria en 24 de julio de 1896.—Presidencia del señor Videla don Eduardo.—Se abrió a las 3 hs. 20 ms. P. M., i asistieron los señores:

Aldunate B., Santiago	Pinto Agüero, Marcial
Alfonso, Paulino	Pleiteado, Francisco de P.
Balmaceda, Rafael	Prieto, Manuel A.
Bannen, Pedro	Riopatron, Cárlos V.
Barriga, Juan Agustin	Robinet, Cárlos T.
Barros, Octavio	Salinas, Manuel
Bascuñan, Ascenio	Saafuentes, Vicente 2.°
Bello Codecido, Emilio	Silva Cruz, Raimundo
Besa, Cárlos	Silva Ureta, Ignacio
Campino, Eduardo	Subercaseaux, Julio
Concha S., Cárlos	Tocornal, Juan E.
Corbalan Melgarejo, Ramon	Undurraga V., Francisco
Cruzat, Ricardo	Valdes Valdes, Ismael
Déano, Alfredo	Velázquez, José
Déano, Eduardo	Velázquez, José Domingo
Díaz Besoain, Joaquin	Vergara, Luis A.
Edwards, Eduardo	Vial Ugarte, Daniel
Edwards, Guillermo	i los señores Ministros del Interior, de Relaciones Estenores i Culto, de Guerra i Marina i el Secretario.
Errázuriz, Ladislao	
Errázuriz E., Rafael	
Errázuriz, Javier	
Fabres, Manuel Francisco	
Freire, Julio	
Guzman L., Eujenio	
Henquiñigo, Aníbal	
Hevia Riquelme, Anselmo	
Ibañez, Maximiliano	
Irarrázaval, Cárlos	
Jordan, Luis	
Lámas, Alvaro	
Lascano, Agustin	
Mac-Iver, David	
Mac-Iver, Enrique	
Matte Pérez, Ricardo	
Meeks, Roberto	
Mundt, Santiago	
Ochagavía, Silvestre	
Ortúzar, Daniel	
Ossa, Macario	
Palacios, Cárlos A.	

Se leyó i fué aprobada el acta de la sesion anterior.

Se dió cuenta:

1.° De un oficio de S. E. el Presidente de la República con el cual remite otro de la Junta de Beneficencia de Valparaiso en que pide se le entreguen los fondos que le corresponden por venta de terrenos del malecon de ese puerto.

A Comision de Gobierno.

2.° Del presupuesto de la Municipalidad de Lolol.

3.° De dos solicitudes particulares:

Una de doña Tomasa Mariariaga, v. de Pérez, en la que pide se le rehabilite para obtener los beneficios de la lei de recompensas de 22 de diciembre de 1891.

I la otra de doña Teresa Barrueto en la que pide aumento de la pension de montepío que ahora disfruta.

Pasaron a Comision de Guerra.

A peticion del señor Cruzat, se deja constancia de que el señor Diputado habia hecho renuncia del cargo de miembro de la Comision parlamentaria que debia vijilar en San Felipe la eleccion del 25 de julio.

El señor Alfonso solicitó se dirijiera oficios a los señores Ministros de Justicia i de Hacienda pidiéndoles los siguientes datos:

1.° Lista de los tesoreros de la República.

2.° Lista de los tesoreros que desde setiembre de 1891 han sido procesados, han abandonado sus destinos o han sido separados por malversacion de fondos.

3.° Lista de los jueces letrados de la República.

Los señores Tocornal, Palacios i Aldunate usaron de la palabra acerca de la situacion política.

Por acuerdo unánime se pasó a tratar, en la órden del dia, el proyecto que concede a la empresa del ferrocarril de Arica a Tacna una próroga para que concluya la prolongacion de dicho ferrocarril hasta San Francisco.

Puesto dicho proyecto en discusion jeneral i particular, usaron de la palabra los señores Díaz Besoain i Guerrero (Ministro de Relaciones Esteriores), siendo aprobado por asentimiento tácito.

Dice así:

«Artículo único.—Concédese a la empresa del ferrocarril de Arica i Tacna, o a quien sus derechos represente, una próroga de dieziocho meses, contados desde la promulgacion de esta lei para que concluya i entregue al servicio público la prolongacion de dicho ferrocarril hasta el punto denominado San Francisco.»

Se acordó remitirlo a la otra Cámara sin esperar la aprobacion del acta.

Se continuó en la discusion del artículo 1.° del proyecto que establece la contribucion de faros, conjuntamente con las indicaciones formuladas.

No habiendo número en la Sala, se levantó la sesion.

Eran las 4.50 P. M.

Se dió cuenta:

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

«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

Los servicios que la Compañía Sud-Americana de Vapores presta al pais en jeneral i al Gobierno en particular, son de tal importancia, que merecen sean regularizados por medio de un contrato que asegure su prestacion en lo futuro i que permita a la Compañía hacer mejoras de consideracion en los elementos de que dispone.

A lograr estos resultados tienden las bases acompañadas al presente proyecto i cuya aprobacion solicito del Congreso.

Conocidos son los servicios que la Compañía Sud Americana presta a nuestro comercio, facilitando el movimiento de sus productos en toda la costa del Pacífico en Sud-América.

Merced a los esfuerzos de esta Compañía nuestra bandera ha adquirido en esta rejion una importancia que dia a dia aumenta i que interesa al pais conservar i acrecentar.

Sus vapores contribuyen poderosamente a facilitar el tráfico de nuestras provincias australes, en especial de Chiloé i Llanquihue, que, por su naturaleza, reclaman como indispensable este medio de comunicacion.

Para mejorar en lo posible la condicion de estas provincias, se ha establecido, en las bases acompañadas, la obligacion de aumentar los viajes entre los puertos de Chiloé i Llanquihue i de tocar en todos aquellos que necesiten de este servicio.

Por otra parte, se han precisado i ensanchado las obligaciones de la Compañía, en órden a la rebaja de fletes que debe conceder en la conduccion de pasajeros o carga por cuenta del Fisco; fijando esta rebaja, en todo caso, en un 50 por ciento i haciéndola estensiva a todo pasajero o carga, de manera que se incluye, no solo la tropa del Ejército sino tambien sus familias i acompañantes, cuya movilizacion impone hoi considerable gasto al Erario.

Para que pueda apreciarse el alcance de esta medida, con relacion a los intereses fiscales, conviene recordar que el valor pagado por el Gobierno a la Compañía, por fletes i pasajes, ascendia en 1894 a la suma de ciento veintiocho mil trescientos cuarenta i tres pesos, i en 1895 llegó este cobro a ciento veintidos mil quinientos cuarenta i tres pesos.

Hai, fuera de esto, otro aspecto bajo el cual deben contemplarse los servicios de la Compañía; el de la defensa nacional i el de la economía que, en este sentido, representan para el Estado.

En las nuevas bases de contrato se impone la Compañía obligaciones mayores que las que se han establecido en contratos precedentes, comprometiéndose no solo a hacer que todos sus buques naveguen bajo bandera chilena i a que queden, en cualquier momento, total o parcialmente a disposicion del Gobierno, sino tambien a mantener un 75 por ciento de sus tripulantes compuestos de chilenos, a admitir en ellos aprendices para nuestra Armada, a mejorar las condiciones de la marcha de sus vapores, para que mejor sirvan a las necesidades de su defensa nacional i a aceptar en los nuevos buques que se construyan por su cuenta las modificaciones que el Gobierno considere necesarias para asegurar aquel resultado.

Conocidos son los servicios inapreciables que los buques de la Compañía Sud-Americana han prestado al pais para su defensa; e imposible es desconocer que, merced a ellos, ha podido hasta hoi el Estado prescindir de la formacion i mantenimiento de una seccion de trasportes, indispensables para utilizar su flota de guerra, lo cual, si hubiera de costearlo el Estado, le impondria un gasto mui considerable i, de seguro, inmensamente superior a la subvencion que la Compañía exije por prestar eficazmente análogos servicios.

Las precedentes consideraciones me inducen a ocurrir a vosotros pidiéndoos presteis vuestra aprobacion al siguiente proyecto de lei que, oido el Consejo de Estado, tengo el honor de someteros:

Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República para que pueda celebrar con la Compañía Sud-Americana de Vapores un contrato de subvencion i prestacion de servicios, en conformidad a las bases que se acompañan;

Santiago, 28 de julio de 1896.—JORJE MONTT.—*Adolfo Guerrero.*»

El contrato a que se refiere el mensaje anterior es el siguiente:

CONTRATO DE SUBVENCION CELEBRADO ENTRE LA COMPAÑÍA SUD-AMERICANA DE VAPORES I EL SUPREMO GOBIERNO:

Art. 1.° Concédese a la Compañía Sud-Americana de Vapores una subvencion anual de doscientos sesenta i seis mil seiscientos sesenta i seis pesos sesenta i seis centavos (pesos oro de 18 peniques) pagaderos por trimestres vencidos, en compensacion de los servicios que en los artículos siguientes se detallan i los derechos que se otorgan al Gobierno.

Art. 2.° La Cempañía se obliga a mantener los servicios que actualmente tiene establecidos en la costa de Sud-América, en los términos siguientes:

a) Una línea quincenal entre Valparaiso, Panamá i puertos intermedios, conexionada con las líneas trasatlánticas que hacen el servicio entre Colon, Europa i Estados Unidos.

b) Una línea quincenal entre Valparaiso, Callao i puertos intermedios.

c) Una línea quincenal entre Valparaiso, Puerto Montt i puertos intermedios, en conexion con la línea que hace el tráfico de los canales de Chiloé.

d) Una línea semanal que haga el servicio de dichos canales, tocando en los puertos de Ancud, Calbuco, Huite, Puerto Montt, Quemchi, Quicaví, Quenac, Achao, Dalcahue, Puqueldon, Chonchi, Quehue i Castro. Se harán, ademas, escalas quincenales en Melinka, Palena, Queilen, Quellon i Maullin.

Estos vapores pasarán a Carelmapu, cuando así lo pida el señor Intendente de Chiloé.

e) Líneas entre Valparaiso i Constitucion, Valdivia i Rio Imperial, i Valdivia i Rio Bueno, haciéndose viajes con la mayor regularidad posible i tan rápidos como lo permita el estado de las barras.

Art. 3.° Es obligacion de la Compañía:

a) Conducir de ida i vuelta la correspondencia oficial i particular que la Direccion Jeneral de Correos disponga se entregue para los puertos servidos por las líneas que detalla el artículo 2.°

b) En la misma forma la Compañía asume la obligacion de recibir la correspondencia que se dirija a Europa o Estados Unidos, vía Panamá, i traspasarla a los vapores que la conduzcan a su destino.

c) La permanencia de los vapores en cada uno de los puertos de escala será por lo ménos de dos horas, a no ser que se les haya entregado las balijas de correspondencia ántes de trascurrir dicho período de tiempo, en cuyo caso podrán zarpar sin mas retardo, previo despacho de la autoridad respectiva.

Las autoridades de los puertos no podrán demorar los vapores mas del tiempo estipulado.

d) La estadía de los vapores en Puerto Montt será de dieziocho horas, pero si por causa de mal tiempo u otra imprevista, el vapor hubiera sufrido retardo en su viaje, la autoridad local lo despachará en el mas breve plazo de tiempo posible.

e) Salvo caso fortuito, fuerza mayor u otra circunstancia imprevista, los vapores no deben emplear en cada viaje un número de dias que exceda del fijado en sus itinerarios, los cuales serán comunicados por la Compañía al Ministerio del Interior i a la Direccion Jeneral de Correos con quince dias de anticipacion a lo ménos. Los retardos o alteraciones de itinerarios que no procedan de causa lejítima serán penados con una multa de cien a trescientos pesos por cada dia, fijado por el Ministerio del Interior.

f) No podrá retardar la Compañía la salida de un vapor del puerto de Valparaiso por mas de veinticuatro horas, a no ser que el retardo se justifique por alguna de las causales espresadas en el inciso anterior.

g) En caso de retardo, la Compañía dará inmediato aviso a la autoridad local correspondiente. Pero si se dejara de hacer un viaje, sea al norte o al sur, la Compañía pagará una multa de tres mil pesos. Si en el curso de un año se omitieran tres viajes podrá el Gobierno rescindir este contrato sin mas trámites que notificar su determinacion al jerente de dicha Compañía en Valparaiso.

Todo esto salvo caso fortuito o fuerza mayor.

h) En caso de accidente fortuito que impida la salida de los vapores al tiempo fijado por los itinerarios, la Compañía dará oportuno aviso, por conducto de sus representantes i por escrito, al administrador de correos del puerto correspondiente, poniendo a la vez en su conocimiento, el dia i hora de partida.

i) Si por alguna de las causales indicadas se demorase la salida de los vapores, deberán éstos hacer lo posible para recuperar el itinerario, a cuyo fin las autoridades les darán todas las facilidades a su alcance.

j) Los vapores que emplee la Compañía tendrán un departamento seguro i cerrado con llave para guardar la correspondencia que conduzcan.

k) La Compañía no recibirá en sus oficinas en tierra ni permitirá que se admita a bordo en los puertos de escala, por el capitan, tripulacion, ni por los pasajeros, ninguna pieza de correspondencia que no sea entregada por la oficina de correos respectiva.

Los infractores de esta disposicion quedarán sujetos a una multa igual al cuádruplo del porte de la correspondencia conducida clandestinamente, no pudiendo la multa bajar de veinticinco pesos, como lo dispone la ordenanza jeneral de correos en su artículo 7.°

La prohibicion anterior deberá consignarse en un artículo especial de los reglamentos que rijen a bordo de los vapores.

La Compañía, no obstante, podrá llevar fuera de las balijas o de los paquetes entregados por el correo su correspondencia oficial, esto es, la de sus ajentes entre sí o la del directorio de la Compañía que versen sobre su propio servicio.

l) Es obligacion de la Compañía hacer que sus dependientes entreguen a las oficinas de correos o en su defecto a las autoridades marítimas de los puertos a donde arriben sus vapores, toda la correspondencia suelta o empaquetada de cualquiera procedencia que se lleve a bordo con destino a los mencionados puertos.

m) Los sacos o paquetes de correspondencia pro-

cedentes de las oficinas de correos deberán llevarse a bordo a la hora fijada en el itinerario para la salida de los vapores, por los empleados de las gobernaciones o subdelegaciones marítimas u otros, i serán recibidos por el capitan o por alguno de sus empleados autorizado por la Compañía.

Dichos sacos irán acompañados de una guia por duplicado en la que se espresará detalladamente su procedencia i destino, así como su número i clase. Uno de los ejemplares de las guias, firmado por el jefe o empleado superior del correo del puerto respectivo, quedará en poder del capitan o del oficial autorizado para recibir las malas, i el otro ejemplar será devuelto al Correo despues de firmado por el capitan o su representante.

n) La Compañía conducirá bajo su custodia los bultos de correspondencia que le sean entregados por las diversas administraciones de correos, obligándose a cuidar de su seguridad, conservacion debida i oportuna entrega, con sujecion, en estas materias, a las instrucciones de la Direccion Jeneral de Correos. Tambien será obligacion de la Compañía suministrar a la Direccion referida los informes i datos relativos a este servicio postal que se le pidieren.

La Direccion Jeneral de Correos tendrá la facultad de enviar a bordo a uno de sus empleados para que inspeccione i dé cuenta de la manera como ejecuta la Compañía el servicio postal, i para que desempeñe las otras comisiones del ramo de correos que la Direccion le encomiende.

El pasaje de este empleado se pagará en conformidad a lo dispuesto en este contrato.

o) La Compañía deberá recabar de la autoridad en cuyas manos deposite los paquetes i sacos de correspondencia un recibo en el que conste su fiel entrega, así como la hora i dia en que se ha verificado i el hallarse o no debidamente cerrados los paquetes i sacos i la procedencia de ellos.

En caso de errores, que consisten en llevar a un puerto las balijas destinadas a otros puertos, queda sujeta la Compañía a una multa de diez a cincuenta pesos, segun los casos.

Si la Compañía pierde algun saco de correspondencia podrá el Ministro del Interior, previo informe de la Direccion de Correos, imponer una multa de veinte a doscientos pesos segun las circunstancias, siempre que tal pérdida hubiese sido por culpa de la Compañía.

p) Con el objeto de asegurar un servicio regular i rápido para la trasmision de las malas, el Gobierno se compromete a facilitar, por todos los medios posibles, el despacho de los vapores en Valparaiso así como en los puertos intermedios, habilitando con tal motivo, i sin gravámen alguno para la Compañía, los dias festivos i feriados.

Con el mismo objeto, si los vapores llegasen a los puertos a las horas extraordinarias, cuando el servicio de las oficinas esté suspendido, se habilitarán las horas indispensables siempre que para ello no mediare, a juicio de la autoridad local, un grave inconveniente i que la medida fuese necesaria para que el vapor no se atrase en su itinerario. Esta habilitacion se hará tambien sin gravámen alguno para la Compañía.

q) Es prohibido absolutamente llevar a bordo de los vapores que trasportan pasajeros, pólvora, dinamita, nitro-glicerina i demas artículos inflamables i peligrosos, i la Compañía se obliga a arrojar al mar esa carga al momento en que se aperciba de su introduccion clandestina.

r) Queda a cargo de la Compañía en Valparaiso i sin cargo para el Estado la recepcion i entrega de la correspondencia a la misma oficina central de correos.

Art. 4.° Se obliga tambien la Compañía:

a) A conceder un cincuenta por ciento de rebaja sobre los precios de tarifa i sobre las proporciones de flete i pasajes que correspondan a ella en toda la carga i pasajeros trasportados por cuenta del Fisco, segun aviso de las autoridades administrativas correspondientes.

Concederá, ademas, pasajes libres a favor de los Ministros de Estado, Ministros Diplomáticos i sus secretarios, Intendentes, Gobernadores i jefes de la Escuadra, desde el grado de capitan de corbeta, que viajen por asuntos del servicio.

b) A hacer los viajes estraordinarios que el Gobierno exija, siempre que la Compañía tuviese vapores que no estén empleados en las líneas establecidas. Podrán tambien emplearse los buques que se hallen ocupados en las líneas establecidas dando un aviso con diez dias de anticipacion e indemnizando los gastos en que incurra la Compañía para encaminar a su destino la carga i pasajeros existentes a bordo.

El flete o arrendamiento de los vapores, en estos casos, se pagará con arreglo al precio estipulado para las operaciones de guerra en este mismo contrato.

c) A proveer a los buques de guerra del Estado, a precio de costo, del carbon que necesiten en los puertos en que la Compañía tuviere depósito de este artículo.

d) A poner a disposicion del Gobierno los vapores i tripulaciones de la Compañía para el desempeño de cualquiera comision de guerra, cada vez que el Gobierno lo exija. Si esta eventualidad ocurriese durante algun viaje emprendido, el Gobierno, asimismo, indemnizará los gastos en que incurra la Compañía, como está espresado en el inciso *b* de este artículo. Es entendido que para estas operaciones de guerra, el Gobierno puede poner los vapores i sus tripulaciones al mando de oficiales del Estado.

Se fija como canon de arrendamiento la suma mensual de diezinueve chelines esterlinos, moneda inglesa, por cada tonelada bruta, o sea de carga efectiva, siendo todos los gastos de tripulacion, equipo, etc., de cuenta esclusiva de la Compañía, con escepcion del carbon, que será de cuenta del Estado.

Se esceptúan de esta estipulacion las embarcaciones menores destinadas al servicio de puertos, las que, si desea el Gobierno ocupar, serán materia de convenio especial.

Para determinar el tonelaje bruto, o de carga efectiva, se tomará como base el tonelaje de rejistro, aumentándolo en un setenta i cinco por ciento.

e) Las cuentas se ajustarán mensualmente, pagando el Gobierno el valor de ellas a la Compañía dentro del mes siguiente.

f) Se abonará a la Compañía el precio del buque en caso de pérdida en el desempeño de cualquiera comision del Estado, si se encontrare a cargo de jefes

designados por el Gobierno. El mismo abono pagará cuando la pérdida provenga de riesgo de guerra aun cuando el buque se encuentre bajo la direccion de empleados de la Compañía.

El precio del buque será abonado por lo que hubiere costado a la Compañía en libras esterlinas, puesto en Valparaiso. No se hará descuento alguno sobre dicho valor, si la pérdida tuviere lugar dentro del primer año de la llegada del buque: si ocurriere en el segundo año se hará una deduccion de cuatro por ciento sobre el costo primitivo, repitiéndose estas deducciones de cuatro por ciento sobre los saldos que vayan quedando al fin de cada año. Con igual deduccion, aplicada de idéntica manera, se agregará el valor de las mejoras i renovaciones estraordinarias que se le hubieren efectuado despues de su adquisicion.

g) No obstante lo dispuesto en las estipulaciones *d* i *f* que preceden, se considerará en vigor lo establecido por el artículo 2.° de la lei de 1.° de febrero de 1888, respecto al vapor *Amazonas*.

Art. 5.° Las tarifas de fletes i pasajes se podrán modificar sin acuerdo del Gobierno.

Art. 6.° Todos los buques de la Compañía navegarán bajo bandera chilena i la Compañía se obliga a mantener la tripulacion de sus buques compuesta de un setenta *i cinco por ciento de chilenos*, debiendo ser de esta nacionalidad a lo ménos uno de sus oficiales. Queda, ademas, obligada a admitir un aprendiz mecánico de la Escuadra de guerra en cada uno de sus vapores para que practique en ellos.

En caso de guerra estranjera podrá la Compañía colocar bajo otra bandera que la chilena aquellos buques que el Gobierno no exija se le entreguen para sus operaciones, sin perjuicio de que, en cualquier momento, pueda el Gobierno reclamar dicha entrega.

Art. 7.° La Compañía queda obligada a mantener un capital por lo ménos igual al que hoi tiene, i cuando llegue la oportunidad de cambiar hélices i calderos hará las renovaciones con arreglo a los mejores sistemas, de modo que los vapores grandes obtengan un andar de quince millas por hora a lo ménos.

En los nuevos buques que se construyan por su cuenta, deberá aceptar la inspeccion e indicaciones de los ajentes que el Gobierno designe a fin de que por su construccion puedan adaptarse al servicio de trasportes de guerra.

Si los trabajos que el Gobierno exija para obtener este resultado, impusiera un mayor gasto, éste será de cuenta del Estado, en calidad de subvencion estraordinaria a la Compañía. Queda entendido que no podrá introducir en los planos ninguna modificacion que perjudique la adaptabilidad al servicio ordinario o altere su capacidad para carga, sin aprobacion de la Compañía.

Cuando las reformas exijidas por el Gobierno tengan por objeto aumentar el andar del buque, hasta obtener dieziocho millas o mas por hora, deberá abonársele a la Compañía, fuera del mayor gasto de la construccion, una subvencion adicional de sesenta mil pesos oro de dieziocho peniques anuales por cada buque, pagadera desde que éste comience a prestar sus servicios.

Para determinar el monto del mayor costo de las modificaciones en los planos que exijiere el Gobierno, se pedirán a los constructores propuestas sobre la base de los planos formados por la Compañía. La diferencia entre éstas i el precio del contrato final será abonada por el Gobierno.

Art. 8.° La subvencion estipulada en el presente contrato se abonará aun cuando los buques de la Compañía presten servicios esclusivamente al Gobierno.

Art. 9.° Durante la vijencia de este contrato la Compañía queda exenta de toda contribucion fiscal o municipal.

Art. 10. Este contrato durará por el término de cinco años, contado desde que obtenga la aprobacion del Congreso. A la espiracion de este plazo se entenderá renovado por un año mas, si ninguna de las partes hubiere dado aviso a la otra de su intencion de darlo por caducado, con anticipacion de tres meses a lo ménos. Igual procedimiento se adoptará en los años sucesivos.

2.° Del siguiente oficio del Honorable Senado:

«Santiago, 21 de julio de 1896.—Tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. que el Senado, en sesion de 11 de mayo del presente año, ha tenido a bien aprobar, en los mismos términos en que lo hizo esa Honorable Cámara, el proyecto de lei que declara libre de derechos de importacion el sulfato de fierro comercial.

Lo digo a V. E. en contestacion a su oficio núm. 97, de fecha 7 de setiembre de 1895.

Dios guarde a V. E.—R. Barros Luco.—*F. Carvallo Elizalde*, Secretario.»

3.° De los siguientes informes de la Comision de Hacienda:

«Honorable Cámara:

La Comision de Hacienda ha estudiado las ideas propuestas por los honorables Diputados por Copiapó i por Parral, señores Robinet i Edwards don Eduardo, i por S. E el Presidente de la República, en su mensaje de fecha 6 de junio de 1896, que proponen que se modifique el artículo 2.° de la lei núm. 277, de 11 de febrero de 1895, que fija la manera cómo el 31 de diciembre de 1897 será pagado el papel-moneda del Estado.

En los preámbulos de los proyectos de los honorables Diputados señores Robinet i Edwards, i particularmente en el del mensaje de S. E. el Presidente de la República, se esplican latamente las razones que aconsejan la modificacion del referido artículo 2.° de la lei de conversion metálica.

La Comision de Hacienda acepta como propios los fundamentos i claros razonamientos que sirven de preámbulo al proyecto de S. E. el Presidente de la República, i propone a la Honorable Cámara que le preste su aprobacion en la misma forma que ha sido propuesto, i es el siguiente:

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Se deroga el artículo 2.° de la lei núm. 277, de 11 de febrero de 1895, i se reemplaza por el siguiente:

«Art. 2.° Desde el 31 de diciembre de 1897 quedará demonetizado el papel-moneda del Estado.

Sala de Comisiones, 29 de julio de 1896.—*C. V. Risopatron.—Joaquin Díaz B.—Cárlos* T. *Robinet*, Diputado por Copiapó.— *Alfredo Délano.— E. Edwards*, opinando se limite la derogacion a los billetes fiscales.»

«Honorable Cámara:

La Comision de Hacienda ha estudiado las mociones presentadas por los honorables Diputados de Yungai i de Vichuquen, señores Tocornal i Díaz Besoain, que tienden a reformar la lei de 29 de agosto de 1855 en condiciones de que la Caja de Crédito Hipotecario i los bancos hipotecarios puedan emitir letras i billetes de crédito en condiciones de intereses i amortizaciones en armonía con el interes que impere en los mercados. La reforma propuesta tiene ademas el propósito de autorizar la emision de letras de crédito pagaderas en moneda inglesa para dar mas aliciente a la introduccion de capitales estranjeros.

La Comision considera aceptable la reforma propuesta, por las razones consignadas en las mismas mociones, i con acuerdo de sus autores propone a la consideracion de la Honorable Cámara el siguiente

PROYECTO DE LEI:

Art. 1.° Reemplázase el artículo 3.° de la lei de 29 de agosto de 1855 por el siguiente:

«Las letras de crédito se emitirán formando séries. Pertenecerán a una misma serie las que ganen un mismo interes i tengan asignado un mismo fondo de amortizacion.

Las letras de crédito que se emitan serán de cincuenta, de ciento, de quinientos i de mil pesos.

Si se emitieren letras en moneda inglesa serán de diez, de cincuenta i de cien libras esterlinas.»

Art. 2.° Reemplázase el inciso 1.° del artículo de la misma lei por el siguiente:

«Los que tomaren letras de crédito sobre hipoteca se comprometerán a pagar a la Caja anualidades por el número de años que se fije en el contrato i que comprenderán.

1.° El interes de las letras;

2.° El fondo de amortizacion;

3.° El fondo de reserva, de utilidades o gastos de administracion, que no podrá exceder de un medio por ciento.»

Art. 3.° Reemplázase el inciso 3.° del mismo artículo 4.° por el siguiente:

«Las anualidades se pagarán anticipadamente por semestres i en la moneda estipulada. La anualidad que no se pagare en la época determinada por la Caja ganará un interes de un dos por ciento mensual.»

Sala de Comisiones, 29 de julio de 1896.—*Pedro Montt.—Gárlos V. Risopatron.—Joaquin Díaz B.—Cárlos T. Robinet*, Diputado por Copiapó.—*J. E. Tocornal D.*»

4.° De la siguiente nota:

«Honorable Cámara:

Existe informado por la Comision de Hacienda un proyecto de lei sobre marcas comerciales e industriales cuya discusion puede tener lugar cuando la Cámara le acuerde preferencia. Como es mui posible que no me encuentre presente en la discusion de ese proyecto, o por estar ausente o no poder asistir a la sesion, he creido conveniente proponer algunas modificaciones sobre el alcance de dicho proyecto, que puede tomarlas en consideracion la Comision de Hacienda i estudiar la reforma que puede hacerse a la proyectada lei.

En la Comision de Relaciones Esteriores del Honorable Senado existe un proyecto de tratado de comercio sobre la misma materia celebrado con el Gobierno de Francia, proyecto que no ha sido aprobado i, segun creo, ha sido informado desfavorablemente por la Comision. Como tanto el proyecto que está en esta Cámara con el que hai en el Honorable Senado i ha sido propuesto por S. E. el Presidente de la República versan sobre la misma materia, como podré manifestarlo mas adelante, desearia que se oficiara al Honorable Senado para el envío de la proyectada Convencion con el Gobierno frances, o bien que la Cámara de Diputados acordara enviar al Senado el proyecto sobre reforma de la lei de marcas comerciales e industriales informado por la Comision de Hacienda con fecha 5 de diciembre de 1894 i que lleva la firma de cinco de sus miembros.

Para que los señores Diputados se impongan de la gravedad que encierra la resolucion de ese proyecto que con ánimo lijero firmó un Ministro de Relaciones Esteriores con el Plenipotenciario frances, i el que se ha presentado a esta Cámara como lei en proyecto, bastará la lectura del dictámen que el Fiscal de la Corte Suprema de Justicia, don Ambrosio Montt, envió a S. E. el Presidente de la República con fecha 2 de noviembre de 1883, que aparece en la pájina 60 del tomo I de los dictámenes de dicho Fiscal.

En el proyecto resuelto por la Comision de Hacienda de esta Cámara en un sentido i en el sentido contrario por la Comision de Relaciones Esteriores del Senado, se trata de la misma idea, del reconocimiento por la autoridad chilena de todas las marcas de fábrica o de comercio de cualquier nacionalidad segun el proyecto que pende de esta Cámara, o de las naciones que suscribieron el pacto firmado en Paris en marzo de 1883 segun la convencion que existe en el Senado.

El pacto firmado en Paris por los ministros de Béljica, Brasil, España, Francia, Guatemala, Italia, Paises Bajos, Portugal, Salvador, Sérvia i Suiza tiene por objeto «dar proteccion completa i eficaz a la industria i comercio de sus nacionales.» Las naciones que no suscriben este pacto no han aceptado esa convencion que el Fiscal de la Corte Suprema califica de inútil i superflua, de bilateral en la forma i unilateral en el beneficio i unilateral en el gravámen.

El número 5.° del artículo 10 de la Constitucion asegura a todos los habitantes de la República la inviolabilidad de todas las propiedades, i el artículo 143 reconoce a todo autor o inventor la propiedad esclusiva de su descubrimiento o produccion. Tanto uno como otro artículo de la Constitucion se refieren a propiedades, a autores o inventores residentes en el territorio de la República, porque la Constitucion, segun los principios elementales de derecho i segun lo dice el texto de ella, solo tiene por objeto asegurar la propiedad i buena administracion del Estado i

obliga su cumplimiento i ejecucion a todos los habitantes de la República.

No se comprende en toda su magnitud la responsabilidad que encierra la resolucion por la Honorable Cámara del sencillo proyecto sobre marcas de fábrica que recomienda el comercio importador i cuyos resultados, en la forma que ha sido aprobado por la Comision de Hacienda, es la muerte de toda industria i de todo comercio nacional, sin que valgan para atenuar sus efectos teorías i declamaciones sobre la industria estranjera, ni sobre el libre-cambio de los productos.

El reconocimiento de la propiedad estranjera radicada en el estranjero en virtud de la constitucion de un mandato legalmente autorizado, que es la principal idea del proyecto del Senado i del de esta Cámara, envuelve un pacto o tratado de cumplimiento obligatorio para el pais i para todos los ciudadanos en virtud de la lei, que no está justificado por razon alguna de conveniencia nacional i no reporta provecho real a nuestra industria ni a nuestro comercio.

No puede aprobarse por el Poder Lejislativo una lei para la cual excede las facultades que le acuerda a Consti tucion, ni ha sido principio de Gobierno nacional aceptar esas convenciones internacionales o universales cuyos resultados prácticos benefician a los paises cuyo desarrollo industrial i comercial los coloca en situacion de absorber por completo a las pequeñas naciones cuya industria i comercio apénas principia a establecerse de una manera permanente. La verdadera independencia del pais obligaria a la Cámara a rechazar una lei que convertiria nuestra nacionalidad en súbdito de la produccion i de la industria estranjera.

Inútil seria, despues de aprobar las ideas del proyecto informado por la Comision de Hacienda, toda discusion sobre los derechos de Aduana; vendria a ser simplemente la aceptacion de los precios i de las mercaderías i artículos que benignamente nos favorecieron con la compra las naciones productoras. Obligados por mandato de la lei todos los industriales, comerciantes de nuestras producciones i productores nacionales, tendrian que aceptar las industrias i producciones estranjeras, bajo la pena de tres años i un dia a cinco años de presidio i multa de mil a cinco mil pesos que establece el artículo 16 del proyecto de la Comision.

Si a estas consideraciones se agrega el deseo jeneral del comercio i de los productores de establecer en el estranjero ajencias i mercados para muchos artículos nacionales, cuya produccion excede del consumo, difícilmente podria pensarse mañana, aprobada la lei, en obtener ventaja o utilidad de tratados de comercio con otras naciones, o en acreditar aquellos artículos que hoi se producen, porque entónces habria muerto toda produccion i toda competencia en nuestro territorio, pues matando en su nacimiento toda industria i todo comercio verdaderamente nacional, la lei de marcas de fábrica i de comercio constituiria un gravámen i la ruina permanente de la iniciativa de los chilenos.

Mi deseo, al presentar esta mocion a la Honorable Cámara, es dejar constancia sobre el proyecto de marcas de fábrica, sea cual fuere la tramitacion que se le dé, sea que se envie al Senado para que se estudie juntamente con el tratado o convencion celebrado por el Gobierno de Chile con el Ministro de Francia, sea que vuelva nuevamente a la Comision de Hacienda para que ésta revise sus disposiciones o bien que la Cámara lo discuta en una de sus sesiones próximas, mi deseo es que se deje claramente establecido en la lei que no se reconoce en Chile marca alguna de fábrica o de comercio, cuya industria o comercio esté radicada fuera del territorio de la República. No puede una lei tener mas estension que la Constitucion que nos rije.

En consecuencia, tengo el honor de proponer a la Honorable Cámara, como modificaciones al proyecto de lei sobre marcas comerciales e industriales, los siguientes artículos:

En reemplazo del artículo 1.° el siguiente:

«Art. 1.° Se considera marca de fábrica o de comercio nacional todo signo que tenga por objeto distinguir los productos de una industria chilena o los artículos de un comercio de producciones nacionales.

Solamente para la industria i el comercio de producciones nacionales tienen efecto las disposiciones de esta lei.

En el artículo 3.°, que se suprima la palabra «nacionales» por ser redundante i no estar comprendida la industria i el comercio estranjero en la lei.

En el número 1.° del artículo 4.°, que se suprima la palabra «industria.»

El número 2.° del mismo artículo 4.°, puede sustituirse por el siguiente:

2.° El departamento i subdelegacion en que está ubicado el establecimiento industrial o comercial.

El número 5.° del artículo 4.° puede reemplazarse por el siguiente, que agrega solamente unas palabras:

«5.° La declaracion juramentada de que la marca cuya inscripcion se pide, pertenece al solicitante i no ha sido copiada o imitada de ninguno otra marca comercial ya en uso, de tal suerte que pudiera confundirse con ella.»

Que se supriman todas las disposiciones penales i la derogacion que establece el artículo 25 de los artículos del Código Penal referentes a delitos contra la propiedad, etc.

Secretaría de la Cámara de Diputados, a 30 de julio de 1896.—*Alvaró Lámas*, Diputado de Cauquénes.»

5.° De los siguientes oficios:

«Antofagasta, 18 de julio de 1896.—Excmo. Señor:—En conformidad a lo dispuesto en el artículo 54 de la lei de 22 de diciembre de 1891, remito a V. E. un ejemplar impreso del presupuesto de esta comuna para el año próximo de 1897.

Dios guarde a V. E.—*Guillermo* B. *Julio.*»

«San Bernardo, 25 de julio de 1896.—En conformidad con lo dispuesto en el artículo 54 de la lei orgánica de municipalidades, tengo el honor de acompañar a V. E. el presupuesto de las entradas i gastos de la Ilustre Municipalidad de San Bernardo para el año 1897.

La Ilustre Corporacion, en sesion de 15 de mayo

último, aprobó la cuota de dos por mil para el cobro del impuesto de haberes en el año próximo i tambien el presupuesto ya mencionado.

La asamblea de electores, a su vez, en sesion de 24 de mayo próximo pasado, aprobó la cuota i el presupuesto para el citado año de 1897.

Dios guarde a V. E.—*Javier Varas.—Pedro Gutiérrez*, secretario.»

El señor ALDUNATE BASCUÑAN.—Pido la palabra.

El señor VIDELA (Presidente).—Tiene Su Señoría la palabra; pero me permitirá ántes hacer una consulta a la Cámara respecto del procedimiento que debe seguirse para conceder la palabra a los señores Diputados, tanto en la órden del dia como durante la primera hora.

Hánse manifestado opiniones en un sentido i en otro, por diversos miembros de la Cámara, con relacion al momento en que la palabra debe ser solicitada, para que la Mesa la conceda durante la primera hora, en la cual pueden provocarse los incidentes que los señores Diputados deseen.

El espíritu del Reglamento, contrariamente a la práctica constante de la Cámara, parece ser el de que la palabra se solicite dentro de la sesion, teniendo preferencia para usar de ella en la primera hora el que primero la solicite.

Dentro de la órden del dia, segun el Reglamento, ella debe concederse en primer lugar al que hubiera quedado con la palabra en la sesion anterior; en segundo lugar a los que se hubieran previamente inscrito en Secretaría, en la forma que un artículo del Reglamento lo establece; i en tercer lugar, a los honorables Diputados que la pidan en la sesion, i durante la discusion del negocio que ocupe la órden del dia.

Si así se entendiera el Reglamento por todos los señores Diputados, la Mesa procederia desde hoi en adelante en la forma que he espresado.

El señor ERRAZURIZ (don Ladislao).—Estoi de acuerdo con Su Señoría en la manera como ha dicho que entiende el Reglamento.

Si en dias pasados yo reclamé del procedimiento de la Mesa, fué porque habia concedido la palabra fuera de la Sala a tres honorables Diputados del mismo grupo. No creia yo que esto fuera correcto, tratándose sobre todo de un incidente que tenia escepcional gravedad, porque así se inpedia que usaran de la palabra los que estaban mas directamente interesados.

El señor VIDELA (Presidente).—Me veo en el caso de dar al honorable Diputado por Ovalle, señor Errázuriz, una esplicacion sobre el procedimiento que, en la ocasion a que Su Señoría se ha referido, adoptó la Mesa, procedimiento que no mereció su aprobacion.

La práctica constante, invariablemente seguida en esta Cámara, ha sido la de conceder la palabra para usar de ella, tanto en la primera hora como en la órden del dia, a los honorables Diputados que solicitaban su uso aun ántes de que principiara la sesion. Siguiendo la Mesa esta práctica siempre observada, creyó que debia conceder la palabra a los tres honorables Diputados a que Su Señoría se referia.

Hoi, a fin de evitar reclamaciones i tener una pauta segura a que atenerse, la Mesa solicita una resolucion de la Honorable Cámara.

El señor ERRAZURIZ (don Ladislao).—Como lo he dicho, cuando yo reclamé del procedimiento de la Mesa, se trataba de un incidente de estraordinaria gravedad i no era posible, no podia aceptarse que la palabra se concediera en virtud de solicitaciones que se habian hecho fuera de la Sala.

El señor VIDELA (Presidente).—Si no hubiera oposicion acerca de la manera cómo la Mesa cree que debe procederse, atendida la letra i el espíritu del Reglamento, para la concesion de la palabra, quedaria acordado que ésa ha de ser la norma de conducta que ha de seguirse en adelante.

Queda así acordado.

Puede usar de la palabra el honorable Diputado por Santiago, señor Aldunate.

El señor ALDUNATE BASCUÑAN.—En la sesion anterior solo tuve ocasion, señor Presidente, de hacer algunas breves observaciones sobre los discursos pronunciados por los honorables Diputados por Búlnes i por Yungai; i, cuando iba entrar al terreno sólido, al fondo del debate pendiente, llegó el fin de la primera hora i hube de suspender mi discurso.

Ahora nos encontramos en una situacion algo distinta de aquella en que nos hallábamos el dia que quedé con la palabra.

Se han verificado ya las elecciones del 25 del presente, con una correccion en la forma que debemos todos reconocer i que robustecen la idea que dió oríjen al presente debate.

Creo que no ha sido ajena la voluntad del Gobierno a la tranquilidad i correccion esterna en que esta última eleccion se ha verificado.

I, ya que trato de este punto de la eleccion, debo recordar lo que se decia ántes de ella para oponerlo a lo que todos sabemos que ha realmente ocurrido.

La coalicion predijo, ántes del 25 de junio, un gran triunfo para su causa. En este dia iban a obtener una mayoría verdaderamente enorme, una mayoría de 160 o 180 electores. Sin embargo, el resultado de las urnas en ese dia no fué el que los miembros de la coalicion se imajinaban; pero se esperaba, con todo, que el candidato de abril triunfaria, por lo ménos, por 152 o 153 votos en la eleccion del 25 del presente. El resultado de esta eleccion dió, sin embargo, solo 143 votos al candidato de la coalicion i 139 al candidato de la Alianza Liberal i ya sabe el pais cómo se obtuvo, cómo se consiguieron esos dos votos que dieron la mayoría: el pais sabe quiénes son esos dos electores de quienes la prensa ha dicho que son peces de honduras que vinieron aquí, al fondo del mar, a buscar las corrientes.

No me pronunciaré yo sobre este punto, porque solo me corresponde decir que esa mayoría de dos electores no significa nada a los ojos de la Alianza Liberal, que conoce los procedimientos que sus adversarios han empleado para obtenerla.

La Alianza Liberal tratará de restablecer la verdadera voluntad popular desconocida audazmente por sus adversarios: hai un alto poder público, formado por la reunion de las dos Cámaras, que restablecerá la verdadera espresion del sufrajio popular en virtud de sus atribuciones i deberes constitucionales espresos.

Hai una situacion que es digna de que llame la atencion de la Honorable Cámara i del pais, la voluntad de la mayoría de los electores no está representada por esa mayoría de 143 votos, porque la Alianza Liberal ha presentado diezisiete reclamaciones de nulidad i ha manifestado que tres de esos votos pertenecen a personas inhábiles que no se encuentran en posesion de los derechos que da la ciudadanía.

Vé, pues, la Cámara i lo vé el pais, que no puede aceptarse, porque no es verdadero, que esos 143 electores que tienen una mayoría de cuatro votos sobre los 139 de la Alianza Liberal i de dos sobre la mitad de 141, se atrevan a arrogarse la representacion de la voluntad nacional, porque esa mayoría es solo ficticia.

En el tiempo comprendido entre el 25 de junio i el 25 de julio, se dijo i se repitió que habria de cambiarse la actitud de los miembros de la Alianza Liberal. Habia procedimientos májicos e irresistibles por medio de los cuales los electores liberales se iban a convencer de las bondades de la coalicion.

A fin de conseguir este resultado, se acercaron a muchos de nuestros electores de presidente rodeándolos de las mas halagadoras promesas, dirijiéndose principalmente estas seducciones a los electores pertenecientes al partido demócrata.

Felizmente para la patria, todos los electores de la Alianza Liberal votaron con honradez en las elecciones del 25, i esa anunciada mayoría de ciento cincuenta i dos votos tuvo que quedarse avergonzada en la sola mente de los coalicionistas.

Aunque es triste que hayamos llegado a un tiempo en que es necesario alabar a los hombres que cumplen con su deber, o que no faltan a él, es llegado el momento de tributar un voto de aplauso al partido demócrata, cuya personalidad se ha querido negar, i que ha asumido en esta lucha electoral el papel que le corresponde desempeñar en la direccion de los negocios públicos de Chile. Se ganó ya sus espuelas de oro en la lucha electoral i merece un voto de aplauso i de bienvenida por las honrosas condiciones i por la tan ancha puerta por que ha entrado a nuestra vida política.

Entrando al debate político pendiente, debo decir que he tenido el cuidado especial de repasar i leer los dos discursos pronunciados por los dos honorables Diputados que me han precedido en el uso de la palabra, el discurso de tres sesiones del honorable Diputado por Yungai i el discurso que en la última sesion pronunció el honorable Diputado por Búlnes.

He tratado de buscar en el discurso del honorable Diputado por Yungai alguna proposicion de doctrina, alguna idea de partido, algun vuelo del espíritu, i debo decir que no lo he encontrado. Parece que Su Señoría hubiera plegado voluntariamente sus alas para no desprenderse de la tierra.

Se me ocurre que el discurso de Su Señoría es algo así como un buzon de la Vírjen, de donde no se exhibe mas que las cartas de algunas beatas viejas i feas i que son, como la Cámara lo sabe, cartas dañinas i chismosas. Talvez entre estas cartas habrá algun billete perfumado, porque se nota en todo el discurso una verdadera particular obsesion imajinativa: allí se canta siempre sobre el mismo tema, desde la endecha, desde la balada de amor al pié del balcon hasta el curso de obstetricia constitucional i parlamentaria que nos hizo Su Señoría. Tomó el honorable Diputado para sus figuras desde el romántico mandolino hasta el *forceps* terrible.

No veo qué respuesta pueda darse a este discurso; pero debo sí manifestar que él está concebido con una intencion que no es propia de los hombres de doctrina.

La calumnia es como el carbon que, si no quema tizna, i es triste recordar que ha habido hombres puros que han tenido que vivir largos años bajo el peso ominoso de la condenacion pública a consecuencia de una especie calumniosa.

A este propósito cabe recordar un hecho de ayer, ocurrido en Francia. El eminente político i hacendista M. Burdeau, enemigo tenaz de lo que él llamaba política bancaria, fué llamado por los bancos para que estudiase sus instituciones i les hiciera justicia. Las estudió, i despues fué a la Cámara a hacer solo justicia i el público dijo que se habia vendido a los bancos. Bajo el peso de esta amarga acusacion llegó hasta la muerte i hoi la Cámara francesa ha concedido una pension a su viuda.

Conociendo el natural benévolo del honorable Diputado por Yungai, creí que Su Señoría habria tenido mas justicia para sus adversarios. Puede que mas tarde alguna alma emponzoñada envenene calumniosamente la reputacion de Su Señoría, i puede acontecer que no encuentre amigos leales que laven su honra inmaculada, pero salpicada con lodo.

Dejando este terreno escabroso i desagradable, paso a ocuparme del discurso pronunciado por el honorable Diputado por Búlnes.

Aquí la atmósfera es distinta; aquí el espíritu se espande.

Dos distintas fisonomías se descubren en este discurso. La una semeja a la mano suave i cuidadosa de la raza felina, que pasa suave i delicadamente por la epidérmis para aprovecharse del primer descuido i hacer profundo rasguño. Repentinamente toma alas i toma vuelo Su Señoría, levanta su pensamiento a las alturas i se mantiene tranquilo, aunque paralojizado, en la rejion de los principios.

El discurso del honorable Diputado por Búlnes se compone de varias partes, pero el quicio principal de él es el análisis de los partidos en lucha, tomando por eje, para referirse a uno de ellos, al radicalismo, a quien considera partido demagogo, anárquico i dinamitero, i al rededor del cual hace jirar a los demas partidos liberales que forman la Alianza Liberal, débiles i sin accion incapaces de imponerse i de correjir este malsano elemento.

Principió Su Señoría por decir que en la Alianza Liberal se encontraban los elementos que mas léjos habian llevado los abusos i atropellos electorales i atribuia, consecuencialmente, a la Alianza Liberal la mayor parte de los delitos perpetrados en la última eleccion.

Yo no queria recordar a los venerables curules del partido liberal que hoi se hallan al lado de la Coalicion i a las hermosas i jóvenes vestales que los acompañan, los cargos que sus amigos de hoi i sus adversarios de ayer les han hecho en materia electoral.

No ha habido imputacion, por tremenda que se la

suponga, que no se haya achacado a los jefes liberales mas caracterizados de la Alianza Liberal-Conservadora. Sus Señorías son mui jenerosos para olvidar el pasado de sus amigos políticos de hoi i no lo son para apreciar el presente i el pasado de sus correlijionarios en ideas, aunque adversarios en la actual campaña electoral.

No me gusta sembrar ódios, ni traer recuerdos que dividan, i por eso no me detengo mas en este punto.

Continúa Su Señoría diciendo que a pretesto de un voto de aplauso se ha querido ofrecer incienso al monarca, i para ello hemos doblado servilmente la cerviz; que hemos rendido homenaje i hemos dado al Ministerio un voto de aplauso que no ha solicitado. Decia Su Señoría: me abstengo de dar mi opinion sobre este voto que se propone; i se ha mantenido en el fiel de la balanza sin inclinarse a un lado o a otro. Su Señoría no tiene el valor de hacer justicia.

Debo recordar a la Cámara que nosotros hemos recibido mas de un golpe del Ministerio i que el Ministerio ha sido mas de una vez tolerante con Sus Señorías.

Nosotros no condenamos esa tolerancia, ni nos quejamos de los golpes que hemos recibido.

Nosotros vemos solo el propósito, cumplido en jeneral, del Presidente de la República, de hacer de la libertad electoral un hecho real i efectivo en nuestro pais. Esto basta a la Alianza Liberal.

No usamos frases de reticencias que pueden ser mal interpretadas; ni damos este aplauso, que es justicia, por creer al Ministerio afecto a nuestra política. Nó, señor Presidente; creemos que la situacion del Presidente de la República i de su Ministerio se encuentra en estos momentos a mucho mayor altura moral que aquella en que han querido colocarla Sus Señorías.

Todo ciudadano honrado i sensato debe aplaudir sin reservas la actitud del Gobierno en estas elecciones, porque es altamente honrosa para nuestro pais, i ha de ser recordada mas tarde con gratitud por la historia imparcial i justiciera.

Continuó Su Señoría diciendo que no queria entrar a hacer comparaciones entre los méritos de los dos candidatos, porque este terreno personal era mui espinoso; i yo debo agregar que es un terreno profundamente resbaladizo, como diria un distinguido orador, una pendiente enjabonada. Pues bien, Su Señoría se ha dejado llevar i ha caido al fondo de ella. Ha tomado la persona de los dos candidatos, i con mano siempre suave i felina ha recorrido los contornos de la personalidad del candidato de la Alianza Liberal, hincando en ella sus afiladas uñas, i ha pasado en seguida con la misma suavidad su mano por la figura del otro candidato, brindándole caricias.

Escritas están en la vida política i parlamentaria de este pais las ideas, las obras i los méritos contraidos por cada una de estas dos personalidades.

Yo no discuto: tienen una investidura sagrada: los pueblos han dirijido sus ojos a ellos, a lo ménos, aparente i ostensiblemente, i les han dado sus votos para elevarlos a la primera majistratura del Estado.

Yo no puedo tocarlos. Solamente digo i repito que en los boletines de las sesiones de ámbas Cámaras, en la historia que se hace dia a dia de nuestras grandes luchas electorales i políticas, hai constancia fiel i exacta de los servicios que cada uno de los candidatos ha prestado a la Nacion.

El pais sabe mui bien cuál de ellos ha hecho mas obra útil i duradera, que es el resultado de la accion política i no de palabras donosas i bien sonantes pronunciadas en el Parlamento o en banquetes; el pais sabe tambien cuál de ellos ha hecho mas en pro de las libertades públicas i principalmente de la libertad electoral, que es la base de todas. No quiero insistir mas en este terreno, de por sí bastante escabroso i delicado.

Entro al punto culminante del discurso de Su Señoría.

Decia Su Señoría que la Alianza Liberal es una especie de presente griego que se brinda al pais, es un canastillo de flores con una serpiente dentro, es un ramillete cuya flor central es un esplosivo: el partido radical. Si el pais toma en sus manos este ramillete, que es una verdadera máquina infernal, quedaria en un estado, segun el cuadro de desolacion pintado por Su Señoría, mas triste que el de Rusia con el triunfo de los nihilistas o el de cualquiera de las otras naciones de Europa, si triunfaran los dinamiteros. Solo quedaria un hacinamiento informe de escombros, cabezas e instituciones, i perdidas todas las conquistas de la civilizacion.

En cambio, qué distinta seria la situacion del pais si triunfara la Alianza Liberal-Conservadora: seria el eden, los campos Elíseos, el mejor de los mundos, como habria dicho Leibnitz; se realizaria todos los progresos imajinables, las instituciones humanas alcanzarian su mayor grado de esplendor, los intereses encontrados no chocarian sino que aumentarian perfectamente; pero es tanta i tan grande esa felicidad que tiene algo parecido a la vida del limbo, a la vida de la luna, la estagnacion de la vida, la soledad i la eterna tristeza, la estagnacion del pais i la vuelta al pasado, vuelta que el partido conservador tanto anhela.

Ha dicho el honorable Diputado que el radicalismo no ha cumplido su programa, en lo que se encuentra en completo desacuerdo con el honorable Diputado por Yungai i consigo mismo, por cuanto Su Señoría ha tratado de demostrar que éste es el pais de la felicidad absoluta por cuanto ya todo está hecho.

Si el Partido Liberal, cuyo programa está ya agotado, ha gobernado unido con los radicales, deben haber éstos realizado tambien su programa; pero Su Señoría necesitaba decir que esto no era efectivo para poder suponerle quien sabe qué propósitos e instintos de ódios i de destruccion.

De mano vuelta da un golpe en seguida al partido liberal democrático. Poco jeneroso fué en este caso Su Señoría, que ha desconocido que ese partido vencido en 1891 i que hoi se encuentra representado en esta Cámara, ha tenido la habilidad, la hombría de bien, el patriotismo de olvidar rencores para levantar en alto la bandera liberal i llegar al lado de sus hermanos en ideas para servir eficazmente al progreso i bienestar del pais.

A los que somos miembos del partido liberal aliancista, llamado tambien doctrinario, nos da Su Señoría otro golpe de mano suelta. Nos dice Su Señoría testualmente lo siguiente:

«I los pocos liberales, que vencidos en el seno de su

partido, se rebelaron contra él para ir a engrosar las filas de la Alianza Liberal-Radical, ni tienen derecho ni tienen servicios que justifiquen su pretension de llamarse representantes del Partido Liberal.»

Yo no quiero ni puedo desconocer los eminentes servicios que ha prestado al pais el honorable Diputado por Búlnes i los demas caballeros que lo siguen, i debo reconocer tambien, como diria un honorable orador que no acompaña a Su Señoría en esta calaverada política, que las luminarias, la plana mayor del partido liberal, se encuentra del lado de Su Señoría; pero la oficialidad subalterna i la tropa nos encontramos de este lado i son estos elementos los que constituyen la fuerza i el nervio en las batallas.

Dejaré a esos jefes distinguidos que vayan a decorar el partido conservador; dejaré que sirvan, si se me permite esta espresion, talvez vulgar, de etiqueta, a ese vino que se presenta como vino de mesa i que no es mas que un narcótico o soporífero letal, como es la coalicion.

Hace todavía Su Señoría una alusion un poco ménos inocente si no ménos despreciativa, porque, como lo ha visto la Cámara, el honorable Diputado ha tomado una actitud de Júpiter airado para lanzarnos al averno e impedirnos por siempre que veamos la cara de los dioses i de la felicidad. Es la siguiente:

«I acontecimientos recientes han llevado al campo radical otro grupo liberal, movido al parecer por cuestiones de procedimiento, i, quizas, en realidad, por ideas económicas que en ningun caso debieron ser cuestiones de partido.»

Yo me pregunto, ¿qué diria de esta intencionada alusion uno de los voceros del partido conservador?

Esto no conduce a nada práctico porque sabe la Cámara que, en el seno de todos i cada uno de los partidos políticos, no hai dos hombres que piensen de la misma manera tratándose de esta cuestion: ni en el partido de Su Señoría, ni en el nuestro hai homojeneidad de pareceres, tratándose de la cuestion económica. Son intereses estos que no se han incorporado i ojalá nunca para felicidad de la patria se incorporen en las banderas de partido. Por esto condeno esta alusion como mal intencionada e inútil.

Llega despues el honorable Diputado al punto mas politicamente intencionado de su discurso, al punto que constituye su fondo i su motivo.

Dice testualmente Su Señoría lo siguiente:

«Los programas de las dos agrupaciones recientemente formadas, están acordes en muchos puntos de importancia i trascendencia para el bien público; lo está sobre todo el de la Alianza Liberal-Radical con el de la Union Liberal-Conservadora merced a las declaraciones i rectificaciones que aquél ha sufrido despues de abril. Esos programas solo difieren en puntos secundarios; no difieren quizas sino en lo que pudiera llamarse la cuestion relijiosa i la cuestion de instruccion pública.

»Si la Constitucion de 1833 i sus reformas, hubieran sido la obra del Partido Liberal resistida por el Partido Conservador, la Alianza Liberal-Radical tendria razon. Pero como la Constitucion de 1833, basada en la soberanía nacional i baluarte de todos los derechos i garantías políticas i civiles que constituyen el Gobierno liberal i democrático, fué la obra del Partido Conservador; como las reformas que ha reclamado el adelanto del pais, han sido obra comun casi en su totalidad, de liberales i conservadores; i como el Partido Conservador ha hecho acto de presencia i de civismo para defender los derechos de la Nacion i mantener el réjimen constitucional,—no tiene razon la Alianza Liberal-Radical.»

Los conservadores dirán: *risum teneatis amicis*, contened la risa amigos! Porque es preciso haber olvidado por completo nuestra propia historia para no recordar las luchas ardientes que se trabaron siempre entre liberales i conservadores cada vez que se trató de convertir en humanas las romanas instituciones.

Agrega despues Su Señoría estas palabras:

«Chile siente hoi intensamente la necesidad de alejar cuestiones que solo interesan a los partidos, i de ver consagrada la accion poderosa del Estado a la solucion de las cuestiones económicas que hoi lo perturban, i de numerosos problemas sociales que, favoreciendo el trabajo, mejoren la condicion del proletario, lo libren de la estrema pobreza i lo eleven en condicion material i moral.»

Por consiguiente, la razon de ser de la coalicion es la cuestion económica, en la cual se encuentran en completo desacuerdo todos sus miembros; es la cuestion industrial en la que tampoco existe acuerdo alguno, porque en ámbos bandos se encuentran hombres de todos los matices, desde el proteccionista *a outrance* hasta el *a outrance* libre-cambista.

De manera que quedan solo, como base del programa coalicionista, nuestras relaciones internacionales, porque ya se ha declarado que la cuestion relijiosa, i la cuestion relativa a la instruccion pública, son cuestiones «secundarias.» Entre conservadores i liberales existe a este respecto una «pequeña diferencia» que podria llegar a la lucha armada de ámbos partidos aliados pero que «no significa nada.»

Voi ahora a manifestar algunas lijeras equivocaciones en que incurrió el honorable Diputado por Búlnes.

Partió Su Señoría de la base de que es el Partido Conservador de hoi el autor de la Constitucion del 33, i Su Señoría se equivoca.

El Partido Conservador de hoi se declaró el año 78 partido relijioso, partido católico; los conservadores del año 30 que, despues de Lircai i de haber reprimido duramente a los liberales, reformaron arbitrariamente la Constitucion liberal de 1828, era un partido conservador laico, patronatista i regalista, que trataba de tener a la Iglesia, no sojuzgada, pero sí eficazmente vijilada por el Estado.

El Partido Conservador de hoi es reaccionario i me atrevo a llamarlo demoledor, no para motejarlo sino porque trata de destruir la Constitucion i las leyes en todo lo que dañen a sus ideas i propósitos.

En seguida del cuadro de felicidad que quiso pintar el honorable Diputado por Búlnes, da Su Señoría un paseo por otras naciones en que se está realizando el mismo fenómeno que entre nosotros.

La humanidad, como el sol en las llanuras de Gabaon, se ha detenido en su marcha hácia el progreso para contemplar el réjimen de esta coalicion chilena compuesta por los hijos de Dios i por los hijos de Luzbel.

Tomó Su Señoría como ejemplo a los Estados

Unidos, i nos dijo que allí esas insignificantes diferencias de partidos, relacionadas con la relijion i la instruccion pública, han sido dejadas a un lado, tratándose solo de dar impulso al trabajo, de fomentar las industrias i de las demas cuestiones relativas con el progreso material de los pueblos.

Yo doi por verdadero todo esto, pero me atrevo a decir que la comparacion de Chile con los Estados Unidos fué mui poco feliz.

Las persecuciones relijiosas de la vieja Europa llevaron a la jóven América una corriente de hombres ilustrados i de creencias que prefirieron abandonar su patria i fundar un pueblo libre ántes de vivir vejados por la intolerancia relijiosa. Así fué como nació ese pueblo libre formado por ciudadanos que profesaban el sagrado culto de la libertad.

En Chile, por el contrario, no tenemos pueblo, o mas propiamente, no tenemos ciudadanos.

Es cierto que para la coalicion conservadora ese es su mas bello ideal; para ella la felicidad se encuentra en que el ciudadano sea del tipo del chilote o del campesino. Así dominará sin sobresaltos ni temores; así podrá llevar a efecto sin tropiezos ni dificultades su obra de reaccion.

Por el contrario, la Alianza Liberal quiere el ciudadano ilustrado, porque allí ve su triunfo, como lo manifiesta hasta la evidencia el hecho de que en los centros mas cultos de Chile ella se encuentra en enorme mayoría en la pasada lucha electoral; la coalicion triunfó en las poblaciones mas atrasadas, triunfó en los campos, triunfó gracias al apoyo de los ménos ilustrados, dándose el caso de que aun en las provincias en que el triunfo fué suyo, la Alianza Liberal se lo disputase en las ciudades principales.

La coalicion necesita hombres que no levanten la faz a las alturas del firmamento; necesita de esos hombres que con la cabeza inclinada al suelo soporten con paciencia el látigo del mayoral sobre la espalda i en la cerviz el duro yugo de quien lo manda.

La comparacion de Chile con Estados Unidos, Alemania, Béljica i Suiza, no fué feliz. En estos paises cada hombre es un sér consciente que piensa por sí mismo i con libertad; la industria i la instruccion han hecho hombres ilustrados, de trabajo e inteligencia.

En Chile a una gran parte de nuestro pueblo podria llamársele hombre-buei, puesto que en realidad no existe mui gran diferencia entre el buei que ara i el hombre que lo dirije.

Es triste confesar esta desconsoladora realidad; pero es necesario hacerlo, porque necesita el liberalismo iluminar el cerebro i despertar el dormido corazon de una gran parte de nuestros conciudadanos.

La fuerza de las naciones está mas que en el nûmero, en la luz del cerebro i la fuerza de corazon de sus hijos.

El señor CONCHA.—Por eso en Paris el consejo municipal se encuentra en manos de los comunistas.

El señor ALDUNATE BASCUÑAN.—No estoi al corriente de lo que actualmente ocurre en el consejo municipal de Paris i por esto no podré contestar a Su Señoría.

El señor CONCHA.—Pero como Su Señoría ha recurrido a la historia, es bueno tener presente lo que ocurre en el centro mas importante de la Europa.

El señor ALDUNATE BASCUÑAN.—Yo que no he viajado, señor Presidente, sino en los libros, no podré seguir con la presteza del caso al honorable Diputado por Búlnes: Su Señoría viaja en ferrocarril i yo apénas si lo hago en carreta.

Sin embargo, algo barrunto de lo que ocurre en las naciones estranjeras i no me resigno a creer que en Inglaterra, Suiza, Béljica i en la República Arjentina se han detenido los partidos en su marcha hácia la civilizacion i se hallen por completo ocupados de los intereses materiales sin que se preocupen absolutamente del bienestar moral i político de los pueblos.

Hai en Inglaterra una clase social que representa las tendencias conservadoras i que ha podido mantenerse, gracias a que ha ido cediendo poco a poco a las exijencias de las clases nuevas que traen en sí el jérmen fecundo de las reformas i del progreso.

No es posible que la estagnacion pueda ser la felicidad de los pueblos. Los partidos son elementos vivos que crecen i se desarrollan segun la atmósfera i el medio que les rodean, i tienden a alcanzar un grado mas de progreso sobre los ya alcanzados.

La política es un mar movedizo en que se reflejan los variados cambiantes del estado de los pueblos i seria un contrasentido sostener que ella es un espejo empañado o un lago muerto de aguas detenidas.

Voi a retratar en pocas palabras la evolucion política que se ha pretendido realizar, manifestando cuáles son las fundadas esperanzas que pueden abrigarse respecto de la duracion de este réjimen de coalicion liberal-conservadora.

El 12 de enero del presente año, el partido liberal coalicionista se espresaba en estos términos en un manifiesto dado al pais:

«El partido liberal recuerda, tambien con satisfaccion, que ha realizado, casi totalmente, sus antiguos programas políticos.

La conciencia relijiosa se siente hoi dia emancipada de la accion de los poderes civiles.

La lei facilita a los hombres de todas las creencias la lejítima constitucion de la familia.

Asegurada está igualmente para todos los chilenos, la respetada i honrosa sepultacion de sus restos mortales.

La instruccion pública ha sido difundida en el pasado con perseverante enerjía, i recientemente se han fundado liceos en que podrá la mujer encontrar una educacion completa que levantará su condicion, i que la preparará para desempeñar dignamente su papel en la familia i en la sociedad.

La tarea realizada se ha incorporado ya en nuestros hábitos i en nuestra vida social i no necesita ser defendida.»

En cuanto a los liceos, no tienen la culpa ni el partido liberal-conservador ni el hombre que ese partido apoya; la culpa de estos liceos la tiene el honorable Ministro del Interior actual, i Ministro ántes de Justicia e Instruccion Pública, señor Renjifo.

Nosotros creemos que las instituciones liberales se encuentran en peligro; nosotros creemos que los conservadores a toda hora i en todo momento quieren llevar a cabo la reaccion contra todas las institucio-

nes liberales que a sus creencias atañen por uno u otro capítulo.

En este manifiesto se instaba a los conservadores que se reposaran en un blando i muelle cojin, sin temores de ninguna especie. En la misma forma está redactado el manifiesto del candidato de abril, el candidato de esa ámplia convencion que iba a reunirse en el Valle de Josafat. Dice el manifiesto-nota del candidato:

«Existen tambien otras tradiciones no ménos importantes i que han dado fisonomía propia i característica a las dos agrupaciones políticas que han gobernado a Chile.

»La libertad de imprenta i la de asociacion, tan benéfica para nuestros hábitos; la libertad de enseñanza, asegurada en nuestra Carta Fundamental i cuyo desarrollo debe adecuarse al progreso de las instituciones particulares; la libertad electoral, que ha establecido, al fin, la verdad del sufrajio.

»El concurso que todos ellos han prestado al desarrollo progresivo de las libertades públicas, es prenda segura de que no habrá lucha de opiniones, ni divisiones estériles, siempre que se trate de los grandes intereses de la Nacion.

»En el órden político i civil hemos realizado reformas que traducen grandes progresos.»

Aquí está el cebo, en la adaptacion de la instruccion «al progreso de las instituciones particulares!» Se ve que se anda lo mismo que la salamandra sobre las brasas. No se toca la cuestion relijiosa ni se dice algo sério respecto de la instruccion pública; no se ofrece tampoco el mantenimiento de las reformas civiles.

Finalmente, se dice en este manifiesto lo que sigue:

«Escuso hacer mérito de otras reformas consultadas en el programa liberal i que yo acepto en toda su integridad.»

En ese programa liberal que se nombra tan sin voluntad, existen artículos que dicen así:

«Afianzar i perfeccionar, dentro del estricto cumplimiento de la Constitucion i de las leyes, nuestro réjimen de Gobierno representativo parlamentario, fundado en la voluntad nacional manifestada por la mayoría de sus representantes en el Congreso, prévias elecciones populares absolutamente libres, exentas de todo vicio de intervencion de parte de funcionarios, *así políticos como eclesiásticos.*

»Difundir i mejorar en todos sus grados la instruccion que costea i dirije el Estado, *acentuando su carácter científico i de aplicacion*, i a este efecto, propagar la creacion de establecimientos técnicos de instruccion especial, segun las condiciones industriales peculiares de cada provincia o rejion; todo sin perjuicio de mantener i estimular, a estos respectos, la iniciativa de los particulares i la facultad que les corresponde de enseñar libremente lo que quieran i como lo quieran.

»*Así políticos como eclesiásticos*», «*acentuando su carácter científico i de aplicacion.*»

Esta es la razon de la timidez que se nota para enumerar los diferentes capítulos de este programa. Se habria espantado a los conservadores, a pesar de que ese programa no contiene sino el mínimum de las aspiraciones del liberalismo, como que él fué el resultado de transacciones i componendas entre los verdaderos liberales i ciertas tendencias reaccionarias que en ese seno se hacian notar.

Estas citas no las he hecho a humo de paja, sino para manifestar en seguida cómo recibieron los conservadores tan amables insinuaciones.

El Partido Conservador no ha espresado claramente sus opiniones ni por medio de manifiestos ni en el seno de esta Cámara; porque salvo el discurso médico-legal del honorable Diputado por Yungai, no ha habido manifestacion alguna oficial de este partido.

Por esta causa he tenido que buscar en la prensa las tendencias conservadoras del dia.

La Union de Valparaiso manifiesta la conveniencia de hacer algo en la cuestion cementerios i de dar valor legal al matrimonio católico. Dijo con candor evanjélico este diario que no habia reaccion alguna porque solo se trataria de estos dos puntos i del que se relaciona con la instruccion pública.

Despues que la convencion de abril proclamó su candidato, el directorio del Partido Conservador se reunió i acordó trabajar por un candidato propio, i se corria que seria designado como tal una de las personas mas sérias, ilustradas i simpáticas del conservantismo i que pretende ahora ser Senador de la República.

Despues, por causas que ignoro, o que no quiero enunciar, apareció la union de liberales i conservadores, abandonando éstos la idea de su candidato propio.

Entretanto *La Union* de Valparaiso habia seguido defendiendo su tésis esclusivista, i volviendo la vista al pasado.

Pero hai algo mas decidor aun.

En una polémica que se trabó entre el *Porvenir* i *El Diario*, que fué a cantarle sus endechas amorosas, como diria el honorable Diputado por Yungai, el primero de estos diarios contestó lo siguiente:

«Por lo que toca a las diversas fracciones liberales, no nos corresponde a nosotros pronunciarnos: ellas dirán si nada les queda ya que desear i realizar. Pero, por lo que al Partido Conservador respecta, sabemos nosotros decir que dista mucho de haber agotado su programa, que le quedan todavía reivindicaciones que obtener i aspiraciones sin realizar, a las cuales no ha renunciado ni nunca renunciará, aun cuando temporalmente pueda deponerlas i aplazarlas. I esas aspiraciones no son, como *El Diario* las estima, «verdades especulativas», ni «cuestiones especulativas», sino derechos i garantías tan positivos, tan prácticos i tanjibles como la libertad de enseñanza, por ejemplo, la libertad de asociacion, los efectos civiles del matrimonio católico en igualdad de condiciones, a lo ménos, con el no católico, etc., etc.

»Parécenos a nosotros que la lejislacion i el gobierno de un pais necesitan ajustarse i obedecer a cierto criterio. Ese criterio es el conjunto de ideas filosóficas, políticas, económicas i relijiosas que profesan los hombres que lejislan i gobiernan, el partido que lejisla i gobierna.

»A ménos de obrar contra sus personales convicciones i creencias, los liberales i radicales forcejearian en el sentido de lo que ellos llaman la secularizacion del Estado, i los conservadores por sostener la saludable influencia social de la relijion, los liberales

i radicales se esforzarian por mantener i acrecentar la intervencion del Estado en el réjimen de la Iglesia, los conservadores por reivindicar i defender la independencia de esta última; los liberales i radicales tenderian a dar a la enseñanza oficial un jiro racionalista i materialista; los conservadores, por lo ménos, a quitar a la enseñanza el carácter de instrumento de propaganda anti-católica; los liberales i radicales se aferrarian al monopolio de la enseñanza en manos del Estado, i los conservadores forcejearian por obtener la libertad de enseñanza; los liberales i radicales tenderian a conformar la lejislacion i el gobierno con el concepto que ellos tienen del Estado omnipotente i absoluto, del Estado fuente única i único dispensador omnímodo de todo derecho, del Estado tutor universal, los conservadores defenderian contra la invasion del Estado los derechos de la familia, los derechos de los padres, la libertad de asociacion, los fueros de la conciencia, etc., etc.; los liberales i radicales mirarian a los ministros i pastores de la Iglesia como funcionarios del Estado, como a tales les aplicarian las leyes dictadas para los funcionarios civiles; los conservadores no podrian aprobarlo. I así en lo demas.

»Si lo que se intenta conseguir es tan solo que dos partidos de doctrinas políticas i relijiosas antagónicas se concierten para sacar triunfante una candidatura tal o cual, no hai necesidad de estar inventando fusiones inmorales e imposibles; no hai necesidad de estar forjando una bandera absurda de colores contradictorios.»

Ya vé la Honorable Cámara la armonía i cordialidad de estos aliados. Los conservadores no descansan ni duermen pensando en sus reivindicaciones i en su querido pasado, i los liberales serán impotentes para detenerlos en la realizacion de su suspirada obra de demolicion i reaccion.

Compare la Cámara concepto por concepto i palabra por palabra, el cuadro que del Gobierno i las instituciones liberales hace *El Porvenir*, con el cuadro de beatífica tranquilidad i de mutuo respeto que hacen el manifiesto del partido liberal-coalicionista i el de su candidato presidencial. El contraste es encantador.

Seguiré analizando algo que interesará mas especialmente a la Honorable Cámara, cual es el actual i reciente programa del partido conservador, confeccionado en 1878 i ratificado en 1895.

El señor VIDELA (Presidente).—Me veo obligado a interrumpir al honorable Diputado por haber llegado el término de la primera hora.

El señor ALDUNATE BASCUÑAN.—Estoi a las órdenes de la Cámara.

El señor JORDAN.—¿Por qué no prolongaríamos la primera hora a fin de que continuara el señor Diputado?

El señor ALFONSO.—Probablemente está cansado el señor Aldunate: ha hablado por espacio de hora i media.

El señor VIDELA (Presidente).—No habiendo acuerdo para prolongar la primera hora, pasaremos a la órden del dia.

El señor SECRETARIO.—En primer lugar de la tabla está el proyecto sobre contribucion de faros. Está en segunda discusion el artículo 1.°, que dice:

«Art. 1.° Todo buque procedente del estranjero que fondee en puerto chileno, pagará, como derecho de faro i tonelaje, la cantidad de cinco centavos oro por cada tonelada de rejistro.

Este pago se efectuará una vez en cada año al fondear el buque en el primer puerto chileno.»

El señor Ministro de Marina ha propuesto que el derecho sea de veinte centavos, moneda corriente, en lugar de cinco centavos oro.

El señor Bello Codecido ha propuesto reemplazar los artículos 1.°, 2.° i 3.° por el siguiente:

«Art. 1.° Restablécese el derecho de faro i tonelaje para los buques procedentes del estranjero, en la forma prescrita por el artículo 63 de la Ordenanza de Aduanas, con escepcion de los que forman parte de la marina mercante nacional.

Las naves del cabotaje pagarán el impuesto una vez al año.»

El señor Lámas ha propuesto que el derecho sea de un peso.

El señor LAMAS.—Pido la palabra.

El señor VIDELA (Presidente).—Tiene la palabra el honorable Diputado.

El señor LAMAS.—Voi a agregar algunas razones a las que he dado anteriormente sobre la necesidad de aumentar a un peso el impuesto de faro i tonelaje destinado a subvenir a los gastos que demanda la iluminacion de la costa.

La Ordenanza de Aduanas en su artículo 63 estableció el derecho de faro i tonelaje como remuneracion al erario nacional por el servicio marítimo. Antes habia sido un impuesto municipal de Valparaiso en razon del faro que allí existia. Este impuesto, segun la Ordenanza que tiene fecha de 26 de diciembre de 1872, es de diez centavos por tonelada de rejistro en cada viaje. Haciendo los vapores al ménos cuatro viajes por año al estranjero, por término medio, resulta que pagaban cuarenta centavos de la moneda de oro existente entónces, lo que es superior a la cantidad de un peso que ahora propongo.

No puede aceptarse la indicacion hecha por el señor Diputado por Valparaiso de restablecer el artículo de la Ordenanza de Aduanas porque ese artículo no ha sido derogado, pues solamente se ha dejado de autorizar el cobro de esta contribucion. Tampoco es buen procedimiento establecer una contribucion por lei sobre otra materia, como es la Ordenanza de Aduanas que se refiere principalmente al impuesto de internacion de las mercaderías. Aparte de esto, es necesario que exista una reglamentacion legal sobre el cobro de la contribucion, las naves que están exentas de ella, i el objeto de este gravámen a la marina estranjera, lei que se podia llamar orgánica de la contribucion.

En el proyecto no se exime de la contribucion a la marina mercante nacional, ni aun a la que se dedica al comercio de cabotaje, llegando hasta los puertos estranjeros; solamente la marina nacional o estranjera que se dedica esclusivamente al cabotaje está exenta de este impuesto. No hai, en consecuencia, desigualdad entre la marina nacional i la estranjera. No puede gravarse a las naves que esclusivamente hacen el comercio de cabotaje, porque éste seria un perjuicio para nuestras comunicaciones internas que dañaria sin objeto alguno el comercio entre los puer-

tos de nuestra costa. No se trata, pues, de proteccion a la marina mercante nacional. Para ello hai en estudio ante la Comision un proyecto que ojalá fuera aprobado cuanto ántes por la Cámara.

Las consideraciones técnicas sobre el comercio, sobre la necesidad de establecer un faro cada kilómetro o el menor espacio posible, no están en discusion, ni creo que inclinarán el ánimo de los señores Diputados al proyecto o a la indicacion en debate. Vienen esas consideraciones a confirmar la necesidad de establecer una contribucion cuyo producido sea bastante para poder hacer estas grandes obras que de largo tiempo reclaman los marinos i los comerciantes de mar.

Respecto a la contribucion misma, a su razon de ser, voi a dar algunas esplicaciones a los señores Diputados que espero contradigan si no son la verdadera doctrina legal.

Toda nave que llega a nuestros puertos tiene derecho a exijir aquella hospitalidad i facilidades que son necesarias para el desempeño de su viaje; trae los artículos estranjeros i lleva nuestras producciones; hace un servicio remunerado sobradamente con los fletes que cobra. Al mismo tiempo aprovecha las ventajas de nuestros puertos, las luces de los faros que le evitan los peligros de la costa, las facilidades de embarque i desembarque de mercaderías i pasajeros. En resúmen, recibe servicios del Estado que no remunera, ni ha contribuido a su establecimiento. La vijilancia marítima, el salvamento de naves estranjeras que en distintas ocasiones es hecho por naves de nuestra escuadra, i tantos otros servicios que nuestra proverbial hospitalidad ha considerado como naturales i dignos de una nacion civilizada, no deben gravar a los hijos del pais ni a las otras entradas de la Nacion, siendo lo natural i lójico que pesen solo i esclusivamente sobre los beneficiados por esos servicios.

No quiero estenderme en consideraciones jenerales sobre este impuesto i la gravedad que encierra su disminucion, consideraciones que habria hecho valer en la Comision respectiva. La Cámara ha querido que este proyecto se estudie en sus sesiones, i debo, como miembro de la Comision, dar a conocer las razones que me asisten para pedir el aumento del impuesto a la cantidad de un peso por tonelada de rejistro.

El año pasado se aprobó en esta Cámara un proyecto para la construccion de veintiocho faros, autorizando al Ejecutivo para invertir la cantidad de 69,000 libras esterlinas o sea mas de 800,000 pesos de nuestra moneda en esas obras. La iluminacion completa de la costa presupuesta en 1890 necesitaba en todo nuestro litoral tres veces ese número de faros, cuyo costo debiera ser mayor de 2.700,000 pesos, porque la cantidad de los faros es superior en el resto que falta por construir a los veintiocho pre supuestos en el proyecto que se aprobó.

El producto de la contribucion nueva que se quiere establecer, segun la estadística leida en sesiones pasadas por el señor Ministro, arroja para la navegacion esterior 1.400,000 toneladas de rejistro. El producto de la nueva contribucion no puede ser superior a 1.400.000, por la sencilla razon que la estadística anota todo el comercio esterior, i en ese comercio el tonelaje de los buques i vapores se cuenta, segun creo, cada viaje que hacen al estranjero, i en el proyecto la contribucion se cobra solamente una vez.

En cinco años o mas se vendrá a remunerar al Erario público del gasto que ha hecho en la construccion de faros. Yo pregunto a los señores Diputados, ¿quieren que los dineros fiscales sirvan para favorecer a compañías o armadores estranjeros que tienen su residencia i sus negocios en otros paises? En el proyecto que se discute se trata de hacer grandes obras con los dineros de la Nacion i vienen a ser beneficiados por esas obras las naves de comercio inglesas, alemanas i de otras nacionalidades que son las únicas que hacen el comercio con los paises de Europa i de la América Oriental i que pasan por nuestros puertos aprovechando sin remuneracion alguna los gastos i obras fiscales.

El producto de esta contribucion de faro i tonelaje que calcula prudencialmente el señor Ministro en 1.400,000 pesos, se destina a reembolsar al Estado de los gastos que haga i hace en la construccion e instalacion de faros, en el mantenimiento del servicio de alumbrado, vijilancia i seguridad marítima. ¿Quién paga la Oficina Hidrográfica i sus trabajos que cuestan al Erario nacional mas de 5,000 pesos anuales con el sueldo de los empleados i las publicaciones i estudios que hace? Solamente para el año en curso se consultan en el presupuesto de Marina los gastos siguientes:

Partida 44

Item	8	Para comprar un vapor para el servicio de faros i boyas.	$ 293,333 34
"	14	Para adquisicion i renovacion de señales marítimas...	39,999 99

Partida 40

Item	11	Para compra, colocacion i conservacion de boyas i valizas.....	$ 25,000
"	12	Para instalacion de palos de señales de vijías.....	5,000
"	13	Para instalaciones de señales de neblinas.....	15,000
"	31	Para construccion de dos botes salvavidas.....	7,350

Partida 34

Item	6	Para reparacion de edificios i aparatos de iluminacion de los faros.....	$ 40,000
La partida 11, que es la seccion de faros, valizas i semáforas, suma la cantidad de.....			59,950

Estos gastos, que benefician únicamente al comercio estranjero, ascienden en el presupuesto vijente a la cantidad de 535,633 pesos 33 centavos, aparte de los servicios permanentes, como las gobernaciones marítimas que cuestan 113,284 pesos anuales, i tienen que venir en aumento de año en año.

En resúmen, tenemos que el Estado en estos servicios que deben ser pagados por los beneficiados por ellos, tiene sin remuneracion alguna un gasto de 648,917 pesos 33 centavos, o sea una cantidad que

es la mitad del producto probable de la contribucion de un peso por cada tonelada de rejistro.

¿Es justo, es conveniente i equitativo que la contribucion sea de un peso en lugar de los cinco centavos del proyecto o de los veinte que con toda timidez propuso el señor Ministro?

Yo desearia saber con qué dinero va a emprender el Estado la construccion de los faros proyectados, ¿si van a salir de las entradas de la nacion esas 69,000 libras esterlinas destinadas por el proyecto aprobado ya por esta Cámara para los primeros veintiocho faros que se van a construir? Sacando buenas cuentas, se puede calcular en 400,000 pesos el mayor gasto que demandará al Erario nacional anualmente la instalacion i conservacion de las nuevas luces que habrá en nuestra costa.

Desearia tambien saber si el señor Ministro de Marina cree que puede contratarse un empréstito para estas obras, aumentando la deuda del pais, o si cree que las entradas eventuales de las aduanas pueden invertirse en beneficio del comercio estranjero, sin que éste reclame el gasto de tan crecidas sumas en obras que son destinadas esclusivamente al beneficio de la marina i que es natural que sean costeadas por los beneficiados por ellas.

Las razones que pueden alegarse para la disminucion de este impuesto que viene a gravar al armador o naviero estranjero, no las encuentro, imajinándome que algun honorable Diputado nos vendrá a decir que la contribucion la pagará el dueño de las mercaderías i el consumidor chileno.

El establecimiento de faros, señales, telégrafos marítimos, boyas, valizas, etc., disminuye el valor de las primas del seguro de las naves i de las mercaderías en una cantidad que es dos veces mayor al monto de la contribucion. En consecuencia, la contribucion que se establece para construir faros, en último resultado, disminuye el flete de las mercaderías. ¿No tendrán las compañías de seguros europeas el temor a los frecuentes naufrajios i pérdidas de mercaderías que ocasiona hasta hoi un recargo en las primas de seguros para la navegacion por estos mares? No me esplico la manera cómo se ha de perjudicar el comercio i el consumidor chileno.

No faltará quien crea que cuantas mayores sean las facilidades que se den al comercio estranjero mayores serán los beneficios que reporten a los hijos del pais. Esta es una teoría como cualquiera otra, que vive escrita en los autores de economía política, i que en la práctica no se debe realizar, porque el comercio estranjero debe contribuir a los gastos públicos de la misma manera que el comercio, la industria i la agricultura nacional. Bien podian decirnos los que sustentan esta teoría si creen que se puede protejer al comercio estranjero con los dineros fiscales i si las entradas de las contribuciones del pais han de servir para dar facilidades a los estranjeros que hacen el negocio del comercio de trasporte marítimo.

No he visto, ni creo que nadie ha percibido las ventajas reales de esta proteccion que llamaremos estranjera. Puede encontrarse, talvez, en el estado de nuestras finanzas i en el interes corriente. Ahí se encuentran los jérmenes de paralizacion de la industria i de la agricultura: detenido por teorías económicas el verdadero desarrollo i progreso del pais.

Ya que se trata de una contribucion que no va a perjudicar a nadie, que los mismos interesados aceptan porque beneficia su comercio disminuyendo el valor de los seguros marítimos, no creo que por economizarles el trabajo de pagarlas, por beneficiar a los que no reclaman ni encuentran injusta i exajerada la contribucion, venga a pedirse en esta Cámara que se disminuya de la cantidad de un peso el monto de esa contribucion.

Si tal sucediera, si algun señor Diputado, llevado por su celo por las teorías económicas, nos defendiera la igual reparticion de los impuestos que asegura el artículo 10 de la Constitucion a todos los habitantes de la República, seria profundamente desmoralizador que en el hecho se viniera a establecer un privilejio a favor de los estranjeros que no residen en nuestro territorio i solo tienen como lazo de union a nuestro pais la utilidad que les produce el comercio marítimo, protejido por los dineros del Estado.

Deseaba solamente alegar las razones que me asisten para mantener la indicacion que hice. Creo que la Cámara i el señor Ministro de Guerra i Marina la aceptarán porque ese aumento corresponde al buen servicio público i es una retribucion equitativa de los beneficios que reportan al comercio estranjero las obras hechas i proyectadas para el alumbrado de la costa i seguridad de la navegacion.

El señor BARROS BORGOÑO (Ministro de Guerra i Marina).—A pesar de las frecuentes interrupciones a que ha estado sometido este proyecto, creo que ya llegamos al término de su discusion, i me halaga la esperanza de verlo mui pronto convertido en lei de la Republica. Realizamos con esto una obra beneficiosa para la marina en jeneral, i sobre la conveniencia de ella i su necesidad creo que no hai para qué insistir. Con el alumbrado de nuestras estensas costas disminuirán considerablemente los accidentes marítimos, i, habiendo tal seguridad en la navegacion, ocurrirán a nuestros puertos un mayor número de naves estranjeras, lo que traerá indudablemente por consecuencia el abaratamiento de los fletes.

Dejando establecido que el alumbrado de la costa es un deber de humanidad i civilizacion que no se discute, la cuestion quedaria planteada en otro terreno: ¿a quién corresponde atender a los gastos que ocasione este servicio? En mi entender, la cuestion está resuelta por aquel principio económico que dice que los servicios públicos deben ser costeados por aquellos a quienes beneficia su establecimiento. En el presente caso, pues, creo yo que la contribucion de faro i tonelaje debe pesar sobre todas las naves que trafiquen por nuestras costas, sin distincion de banderas. Nuestra marina mercante puede ser protejida de muchos otros modos; por mi parte, ampararia el despacho de algunos proyectos o solicitudes dirijidas a este fin, que se encuentran en la mesa de esta Cámara.

El sostenimiento anual del alumbrado de nuestras costas importa ciento veintisiete mil pesos, ¿cuánto importará el sostenimiento de los nuevos faros i al mismo tiempo su conservacion anual? He hecho a este respecto un cálculo, tomando como base el proyecto sobre construccion de faros aprobado ya por la Honorable Cámara. Es cierto que él puede sufrir

algunas modificaciones en el Senado; pero yo necesitaba una base mas o ménos segura para hacer un cálculo aproximado del gasto que impondrá al pais este nuevo servicio.

Los nuevos faros importarán sesenta i nueve mil libras esterlinas, suma que debe invertirse por partes iguales durante cinco años, lo que da un gasto anual de ciento ochenta i seis mil seiscientos pesos. Esta cifra debemos tomarla en consideracion para regular el monto del impuesto. La conservacion i sostenimiento de este servicio, o sea ciento veintisiete mil pesos, por un lado, i por el otro ciento ochenta i seis mil seiscientos, dan un total de trescientos trece mil seiscientos pesos al año. Esta es la cantidad que debe producir la contribucion para el sostenimiento jeneral del servicio. Por ahora creo que no debe cobrarse una suma mayor, ni ménos una cantidad demasiado crecida.

Esta es la razon de mi indicacion para limitar el impuesto a solamente veinte centavos por tonelada.

Estimado el tonelaje total, tanto de las naves que hacen el comercio de cabotaje como el estranjero, i que hayan fondeado a lo ménos una vez al año en los puertos de la República, tenemos la cifra de seiscientos cuarenta i siete mil setecientas noventa i seis toneladas que, avaluadas a razon de veinte centavos por unidad, nos arroja un total de doscientos noventa i siete mil trescientos noventa i tres pesos, cantidad mas o ménos igual a la que el Estado necesita para atender al sostenimiento de los faros actuales i a la construccion de los nuevos. Ahora, si se quisiera elevar esta suma de veinte centavos, creo que no deberia aumentarse mas allá de veinticinco; pero, repito, con la cuota que propongo, puede atenderse suficientemente a la construccion de los nuevos faros i al sostenimiento de los existentes.

El señor VERDUGO.—En otra ocasion, cuando usé de la palabra sobre este proyecto, me parece haber manifestado que la contribucion que se quiere establecer sobre la naves, tomando por base su tonelaje de rejistro, es injusta, por cuanto el tonelaje de carga en todas las naves es siempre mui superior al de rejistro. Así, por ejemplo, los buques ingleses de quinientas toneladas de rejistro pueden cargar mil doscientas toneladas; los buques americanos de seiscientas toneladas de rejistro, llevan novecientas toneladas de carga; i así, sucesivamente, todos los buques tienen siempre un tonelaje de carga mui superior al de rejistro.

En cuanto al cobro de la contribucion sobre la base del tonelaje de carga, ello podria efectuarse mui fácilmente, pues todos los buques tienen un línea que se llama de carga i que indica el número de toneladas que puede llevar el buque.

Si aceptáramos la indicacion del señor Ministro, para que la contribucion se cobre sobre las toneladas de rejistro, tendríamos que en la mayor parte de los casos, los buques pagarian ménos de la mitad de la contribucion que realmente debieran pagar, i seria así el Fisco defraudado en una cantidad anual bastante fuerte. Por esta razon hago indicacion para que en este artículo, en vez de «tonelaje de rejistro», se diga «tonelaje de carga.»

El señor MAC-IVER (don David).—Desearia saber en qué estado se encuentra el proyecto en debate.

El señor SECRETARIO.—Está en segunda discusion el artículo 1.°, conjuntamente con la indicacion del señor Diputado por Valparaiso para reemplazar, tanto el artículo 1.° como el 2.° i el 3.° por otro propuesto por Su Señoría.

Hai tambien una indicacion del señor Diputado de Cauquénes para elevar a un peso la contribucion de cinco centavos oro, que consulta el artículo 1.°; otra del señor Ministro de Marina para que, en lugar de la suma indicada en el artículo, se diga: veinte centavos moneda legal; i por último la que acaba de formular el señor Diputado por San Felipe.

El señor MAC-IVER (don David).—Segun eso, la contribucion la pagarian los buques que hicieran el comercio con el estranjero i quedarian eximidos de ella los del cabotaje.

El señor Secretario da lectura nuevamente al artículo en debate.

El señor MAC-IVER (don David).—Yo daré mi voto al artículo del proyecto de la Comision, con la modificacion introducida por el señor Ministro de Marina, i que eleva la cuota del impuesto a veinte centavos, moneda legal.

No acepto la distincion que se pretende hacer entre las naves del cabotaje i las que hacen el comercio con el estranjero, porque ella no me parece conveniente. No quiero entrar en un largo desarrollo sobre este punto, porque ya es mui conocido.

Me ha llamado, por otra parte, la atencion la indicacion del señor Diputado de San Felipe, relativa a que la contribucion se cobre sobre el tonelaje de carga i no de rejistro.

El pago del tonelaje sobre el rejistro está establecido en gran número de paises; i yo podria aceptar que se aumentara un poco la contribucion sobre ese tonelaje, pero no sobre el de carga, pues una nave de cierto rejistro puede cargar poco o mucho segun los casos. Así, en los vapores el tonelaje de carga se encuentra disminuido considerablemente por el enorme peso del mecanismo propulsor.

Ademas, si ordenamos que la contribucion gravite sobre el tonelaje de carga, habremos hecho una lei que encontrará muchas dificultades en la práctica.

En la Ordenanza de Aduanas se establecia una contribucion de veinte centavos por tonelada de rejistro, de los cuales diez centavos eran para la Aduana i los otros diez para hospitales.

No recuerdo si aun esté vijente esa disposicion.

El señor VERDUGO.—Está derogada por la lei de contribuciones.

El señor MAC-IVER (don David).—Entónces deberia establecerse una contribucion análoga a esa.

Respecto de los nuevos faros que deben construirse no hai nada que decir, pues entiendo que el Presidente de la República está facultado para instalar algo como veintiocho faros.

El señor SECRETARIO.—Existe un proyecto aprobado por la Cámara sobre ese particular.

El señor MAC-IVER (don David).—En conclusion, señor Presidente, repito que daré mi voto al artículo del proyecto con la indicacion del señor Ministro.

El señor VERDUGO.—Debo observar a la Cá-

mara que al ponerse a flote una embarcacion se fija tanto lo que se llama el tonelaje de rejistro como el de carga. Este último, llamado tambien línea de carga, es cosa diversa del tonelaje de rejistro e indica solo el peso que puede soportar el buque.

Debo repetir tambien que los buques de la denominada «Marina Nacional» no son los cascos ingleses de 500 a 1,200 toneladas de carga, sino las naves de 200 toneladas de rejistro i de 240 de carga. Este cálculo está basado sobre lo que estos buques cargan un dia i descargan en los siguientes, porque el lastre que llevan es poco.

Por consiguiente, al establecer el impuesto que se propone sobre la base del rejistro, se vendria a cometer una injusticia con la marina americana, la nacional i otras, como la del Canadá, cuyo tonelaje es de peso; i se estableceria beneficio en favor de los buques ingleses, que pagarian solo la mitad de la contribucion.

Me parece que no hai inconveniente para hacer desaparecer esta desigualdad.

El señor BELLO CODECIDO.—Como este debate se ha interrumpido en varias ocasiones, me parece oportuno recordar a la Cámara los fundamentos de mi indicacion; i a fin de establecer las diferencias entre el artículo que he propuesto i el de la Comision, ruego al señor Secretario se sirva dar lectura a este último proyecto en la forma en que apareceria con la indicacion del señor Ministro.

El señor SECRETARIO.—Dice:

«Todo buque procedente del estranjero, que fondee en puerto chileno, pagará como derecho de faro i tonelaje la cantidad de veinte centavos moneda legal por cada tonelada de rejistro.

Este pago se efectuará una vez al año, al fondear el buque en el primer puerto chileno.»

El señor BELLO CODECIDO.—Rogaria tambien al señor Secretario que se sirviera leer el artículo de la Ordenanza de Aduanas que se cita en mi proyecto.

El señor SECRETARIO.—Dice:

«Art. 63. Todo buque procedente del estranjero que descargue o trasborde mercaderías, pagará en cada viaje, como derecho de faro i tonelaje, diez centavos por tonelada de rejistro, sin perjuicio de la contribucion de hospital que establece la lei de 15 de setiembre de 1865. Pero si el total de los bultos descargados o trasbordados en la jurisdiccion de la República, no pasare de cincuenta, se cobrará solo veinticinco centavos por cada bulto, cualquiera que sea la capacidad del buque.»

El señor BELLO CODECIDO.—Por la última lectura que acaba de hacer el señor Secretario se ve que esta contribucion existia anteriormente, i que se cobraban diez centavos por tonelada de rejistro en cada viaje.

Esto existió hasta el año 1882, en que fué suprimida la mencionada contribucion, por las razones que paso a esponer a la Honorable Cámara.

Los buques nacionales que no estendian la navegacion al estranjero, habian quedado mas gravados que las naves estranjeras, pues tocando con mas frecuencia en nuestras costas, eran mas frecuentemente obligados a pagar el impuesto.

Se creyó entónces conveniente eximir a los buques nacionales del pago de la contribucion; pero, como se oponian los tratados de navegacion con otras naciones, vinieron los reclamos de las potencias estranjeras, i hubo entónces la exencion de hacerse jeneral a todas las naciones.

He ahí la única causa de la suspension de este impuesto.

Posteriormente se ha presentado la oportunidad de restablecer el cobro de él, i a mi juicio, dicho cobro debe efectuarse en la forma en que se hacia antiguamente.

Conocemos lo que producia esa contribucion en otro tiempo, i tenemos, por lo tanto, una base para calcular lo que producirá en la actualidad.

Segun aquellos datos la contribucion produjo, la última vez, la cantidad de ciento cuatro mil pesos, por seis millones de toneladas gravadas una vez en cada viaje.

Ahora, de las últimas estadísticas se deduce que el movimiento marítimo de la República se ha triplicado, i se podria calcular entónces el producido del impuesto sobre dieziocho millones de toneladas, computados una vez por cada viaje, lo que vendria a dar la suma de trescientos mil pesos mas o ménos.

Ademas, las contribuciones deben estar en relacion directa con los servicios que van a satisfacer. Esta tiene por objeto atender al mejoramiento del servicio de los faros, luego, debe el señor Ministro darnos los datos que permitan fijar el importe total de ese servicio, para fijar el monto o la cuota de la contribucion.

Si ésta debe producir, por ejemplo, seiscientos mil pesos, es claro que habria que aumentarla. Pero si basta con trescientos mil pesos, mejor es dejarla como está en la Ordenanza de Aduanas.

Debo tambien hacer presente que mi indicacion contiene otra idea relativa a una exencion en favor de la marina mercante nacional, i me parece que soi lójico al mantener este privilejio.

Con la indicacion del señor Ministro, tanto los buques que llegan varias veces al año a nuestras costas, como los que llegan una sola vez, tendrian que pagar la misma contribucion. I los buques chilenos que hacen el comercio de cabotaje, serian perjudicados. Por eso mi indicacion trata en primer lugar de que la contribucion se restablezca en la misma forma que ántes tenia, i en segundo lugar para que se exima del pago de esa contribucion a los buques que hagan el comercio del cabotaje. En favor de estos últimos existe otra razon mui atendible, cual es la de que los productos que trasportan no van a consumirse en el estranjero sino dentro del pais.

Estas son las poderosas razones que militan en pro del restablecimiento de la contribucion, tal como existia ántes de 1882.

En cuanto a la indicacion formulada por el señor Diputado da San Felipe, la considero aceptable, por cuanto siendo que el tonelaje de rejistro no es el de carga i que este segundo es mucho mayor que el primero, la contribucion debe cobrarse sobre el tonelaje de carga i no sobre el de rejistro, a fin de que el Fisco no salga defraudado en sus derechos.

Por esta consideracion acepto la indicacion del señor Diputado.

El señor TOCORNAL.—Yo pensaba como el señor Diputado de Tarapacá, e iba a votar la indicacion del señor Ministro, porque no me parecia equitativo

dejar a los buques que hacen el comercio de cabotaje en condicion mas gravosa que a los que hacen el comercio estranjero. Creia que, a lo sumo, se les debia dejar en iguales condiciones. Pero despues de haber escuchado las últimas palabras del señor Diputado que acaba de dejarla, veo que la cosa es distinta, i que solo se trata de cobrar una contribucion por un servicio dado.

Así por ejemplo, tratándose de los derechos de los notarios, se dice que cobrarán tanto por escritura, i lo justo es que no pague aquel que manda hacer una escritura lo mismo que el que manda hacer varias.

Si los buques estranjeros vienen a Chile una sola vez al año, aprovecharán una sola vez el servicio de faros; i los buques chilenos, que están navegando constantemente en nuestras costas, aprovecharán muchas veces de ese servicio. Ahora bien, siendo la contribucion que va a crearse, la simple remuneracion de un servicio, debe ser mas gravosa para el que lo aprovecha mas que para el que lo necesita ménos o una vez. No veo, pues, el por qué los buques nacionales habrian de quedar ménos gravados que los estranjeros.

Creo, por fin, que esta contribucion debe ser lo mas reducida posible, i ésa es la razon porque, para el cobro de ella, debe a mi juicio considerarse el tonelaje de rejistro i no al de carga.

El señor BARROS BORGOÑO (Ministro de Marina).—Parece que se va formando un acuerdo sobre la cuestion que se ventila, si bien continuó en oposicion de ideas con el honorable Diputado por Valparaíso.

Tocante a la escepcion que Su Señoría desea establecer a favor de la marina nacional, debo insistir en mis anteriores observaciones, pues creo que no habria conveniencia en hacer esta escepcion.

Para favorecer a nuestra marina mercante, debemos buscar otros medios, que serian motivo de una lei distinta de ésta.

Pende del exámen de una de las comisiones de esta Honorable Cámara, un proyecto de lei sobre proteccion a nuestra marina mercante.

Reservemos para cuando se discuta ese proyecto, todos los beneficios que se anhelen para dicha institucion; pero no vengamos a establecer un privilejio irritante en favor de nuestra marina con respecto a las marinas estranjeras. Puede haber medios indirectos de conciliar la proteccion con el impuesto, i aun creo que los partidarios del libre-cambio no estarian léjos de aceptar subvenciones para nuestra marina mercante.

Ahora, en cuanto a restablecer el impuesto en su forma antigua, me parece que ello no ofreceria conveniencia alguna.

Esta contribucion se ha cobrado siempre, tanto a la marina nacional como a la estranjera, i solo en el año 84 se hizo escepcion de la primera, lo que trajo por resultado que la contribucion no se pudiera cobrar a nadie, en virtud de los tratados de comercio vijentes en aquel tiempo.

Me parece, pues, que seria ajustarse a buenos principios económicos el aprobar el artículo en la forma que he indicado, reservando para otra lei los beneficios que se quiera hacer a nuestra marina mercante. El impuesto de que hoi se trata debe ser parejo para toda clase de buques, sobre todo si se tiene en cuenta que él no representa sino la remuneracion del servicio de alumbrado. No tieno otro alcance.

Otro de los puntos de diverjencia que tiene la indicacion del señor Diputado, respecto del proyecto que patrocina el Gobierno, es que en este último se ordena el pago de la contribucion una sola vez al año, miéntras que, con la indicacion de Su Señoría, el pago se haria cada vez que el buque tocara en algun puerto chileno. No ha advertido el señor Diputado la grave situacion que con esa medida se crearia a la Compañía Nacional que mas servicios ha prestado, que tiene líneas regulares de vapores establecida, i que constantemente está conduciendo mercaderías de norte a sur de la República. Esa Compañía quedaria gravada con un impuesto demasiado fuerte.

Por otra parte, no puedo aceptar las observaciones que hacia el señor Diputado de Yungai, relativas al motivo por el cual la contribucion deberia pagarse en cada viaje.

Su Señoría ha dicho que, tratándose de remunerar servicios, es necesario que se paguen tantas veces cuantas sean las que ese servicio se aprovecha. Dentro de esa lójica, la contribucion de carruajes, por ejemplo, deberian pagarla los individuos tantas veces cuantas usaran sus carruajes; i así sucesivamente, todas las contribuciones deberian someterse a ese réjimen. Así tambien, la contribucion de sereno i alumbrado deberia ser pagada por los contribuyentes en proporcion a las veces que necesitaran de la policía.

Estas son contribuciones que se dictan con carácter de jenerales; pero no para que se paguen tantas veces cuantas sean las que el respectivo servicio se utiliza.

La contribucion de faros, instituida para cada viaje vendria, repito, a gravar con mano mui dura a una Compañía que presta buenos servicios al pais, i que debe ser protejida.

Hai otra consideracion atendible: segun datos enviados al Ministerio por la Comandancia Jeneral de Marina, la percepcion del impuesto, cada vez que algun buque tocara en alguno de nuestros puertos, daria lugar a sérias dificultades.

No debemos perder un instante de vista que la contribucion tiene por único objeto subvenir a necesidades que con ella se trata de atender, i ya he manifestado que el costo de los faros ascenderá anualmente a trescientos catorce mil pesos, a lo sumo cantidad que, probablemente, no será invertida en su totalidad el primer año.

El señor LAMAS.—¿Cómo se esplica entónces que el proyecto de presupuestos para 1897 consulta, para la construccion de faros, la cantidad de quinientos mil pesos?

El señor BARROS BORGOÑO (Ministro de Guerra i Marina).—Ese es otro punto: los quinientos mil pesos del presupuesto están destinados a otros faros. En el caso actual debemos atender tan solo a los que esta lei contempla.

Fíjese el honorable Diputado en que el presupuesto consulta medio millon de pesos como pudiera consultar un millon: eso no significa que toda la suma será invertida.

Pero, como he dicho, no es a éso a lo que nos

referimos. Aquí estamos tratando de establecer un impuesto destinado a la construccion de veintiocho faros, los cuales, con trescientos catorce mil pesos anuales, podrán terminarse en cinco años. El impuesto que propongo atiende perfectamente a este desembolso. Basta, pues, que el cobro del impuesto se haga una vez en cada año, para cobrarlo cada vez que un buque tocara en puertos chilenos, i para esceptuar a la marina nacional, seria necesario tomar el tonelaje total del esterior, i las veces que las naves estranjeras tocaran en puertos chilenos. Pero esta no es, como se comprende, la mente del proyecto que nos ocupa.

Creo, pues, que me asiste sobrada razon para pedir a la Honorable Cámara se sirva prestar su aprobacion al proyecto de la Comision, en la forma que he indicado, es decir, que el impuesto de cada tonelada sea de veinte centavos moneda corriente.

El señor MAC-IVER (don David).—Como las naves estranjeras tocan en nuestros puertos una o dos veces por año, cuando mas, i las que hacen el servicio de nuestras costas, arriban en mayor número de veces, claro está que el servicio que reciben aquéllas es menor que el que reportan las segundas. Creo, pues, de justicia que se apruebe la indicacion que toma en cuenta esta circunstancia.

El señor BELLO CODECIDO.—Lo que yo propongo en mi indicacion es que se exima de todo impuesto a la marina mercante nacional. La indicacion del honorable señor Verdugo no tiene este alcance, pues ella solo se refiere a que el impuesto se tome sobre el tonelaje de carga i no sobre el tonelaje de rejistro.

El señor MAC-IVER (don David).—En apoyo de la circunstancia que he anotado, debo recordar que el impuesto, en último término i en buenas cuentas, será pagado por nosotros. Por consiguiente debemos ser parcos para fijarlo. Si le fijamos un tipo crecido, es claro que las naves estranjeras lo tomarán en cuenta para recargar sus tarifas de carga; i entónces los artículos de internacion, ademas de su precio actual, tendrán que recargarse con el del nuevo impuesto.

Creo, pues, prudente el tipo de veinte centavos, que se propone por el honorable Ministro de Marina.

El señor VERDUGO.—A mi juicio, la contribucion propuesta debe tener una base equitativa; i a este respecto desearia que el honorable Ministro de Marina nos dijera algo que justificara sus observaciones. Yo no considero conforme con la justicia ni la equidad, el que un buque de doscientas toneladas pague lo mismo que otro que solo carga cien.

Por eso me inclino a que el impuesto se cobre no en conformidad con el rejistro del buque, lo que solo se acredita con los papeles que trae el mismo, sino que el pago se efectúe con relacion a la carga efectiva que lleve la nave.

No es posible que una nave de mil toneladas de carga pague solo con relacion a las seiscientas de su rejistro.

A este respecto, tanto los buques estranjeros como los chilenos deben quedar en condiciones de perfecta igualdad; i no es equitativo que aquéllos paguen en conformidad al rejistro de la nave, i éstos segun la carga efectiva que lleven.

Yo no he hablado de marina nacional, ni he querido hacer ninguna distincion.

Estableciendo el impuesto sobre el rejistro del buque, los únicos beneficiados serán los buques ingleses, que tienen un rejistro menor del tonelaje efectivo.

Por esta consideracion, honorable Presidente, insisto en la indicacion que he tenido el honor de formular.

El señor BELLO CODECIDO.—Contestando una observacion hecha por el honorable Ministro de Marina, debo rectificar a Su Señoría al respecto de que no son exactos o no están conformes los datos traidos a la Cámara por Su Señoría i los que nos proporciona la estadística.....

El señor BARROS BORGOÑO (Ministro de Guerra i Marina).—Pero están conformes con los que consigna el Anuario Estadístico.

El señor BELLO CODECIDO.—Ahí no se habla de dieziocho millones de toneladas, sino de veintidos millones al año; de modo que mis datos sí que estáns completamente de acuerdo con la estadística.

Esta era, honorable Presidente, la única observacion que deseaba hacer.

El señor MEEKS.—Cuando el señor Ministro, despues de detenido estudio, confirmaba en una sesion anterior los datos que traje a la Cámara para que sirvieran en la modificacion del proyecto de derechos de tonelaje i faros, esperimenté sincera satisfaccion porque me parecia que una vez convencido de la exactitud de mis observaciones, una vez posesionado del negocio en sus diversos aspectos, podíamos esperar que fuese tratado con el espíritu práctico que ha inspirado a los lejisladores de las grandes naciones comerciales, i que arribaríamos fácilmente a una solucion que contemple con patriotismo las conveniencias nacionales, que satisfaga eficazmente las necesidades del comercio i que respetando las cortesías que debemos a los huéspedes estranjeros, fuese completa i eficaz.

Si el señor Ministro nos ha traido la misma historia que yo hice de este impuesto en otros paises, si ha convenido conmigo que el proyecto de faros aprobado últimamente es insuficiente i, como lo calificó, solo un principio de plan de iluminacion marítima, si hai entre nosotros perfecto acuerdo respecto a esta insuficiencia i respecto a la decidida proteccion que en todas partes ha alentado la industria de acarreo i ha favorecido la bandera nacional, si ademas ha reconocido la excelencia de los estudios efectuados por distinguidos miembros de la Marina, si estamos ya en perfecto acuerdo sobre todas las bases del negocio en debate, no diviso que sea lójico ni razonable discrepar cuando llegamos a poner en práctica la lei que nos ha de proporcionar iluminacion marítima i seguridad a la marina nacional i al comercio estranjero.

Talvez, en un principio, no atribuyó a esta lei toda la importancia que realmente tiene, talvez se conformó con un resultado a médias, mas bien como un prudente ensayo, como una tímida esploracion en el campo desconocido que se llama proteccion a nacionales, que es en verdad la base de nuestro bienestar, de nuestra seguridad i de nuestro engrandecimiento.

El pueblo carece de trabajo i podemos proporcionarle alguno, dedicando los brazos sobrantes a la construccion de torres, casas, bodegas, galpones.

El pais se ha visto obligado a armarse en pié de guerra i debemos fomentar la marinería formando espertos marinos i cautelosos cuidadores del litoral.

Los estranjeros nos traen su comercio i debemos recibirlos como corresponde a una nacion culta.

Todo esto lo podemos hacer fáci mente sin distraer las rentas de las arcas nacionales, sin contraer gravosos empréstitos, en la misma forma que lo han hecho todas las naciones del orbe i sin imponer derechos ni mas subidos ni ménos justificados que los que nosotros pagamos cuando vamos a puertos de otros paises.

Dejar de hacerlo es una omision que ningun pretesto puede justificar i revela falta de administracion.

Se hace tanto mas imperioso fijar un derecho adecuado a las necesidades de la navegacion, capaz de proporcionar un servicio serio i no juguetes irrisorios sin importancia ni eficacia en la actual situacion de ruina, de concursos i de abatimiento jeneral por cuanto la marina mercante nacional, el cabotaje, la disminucion de fletes i seguros significarán una economía de millones en nuestros egresos i millones en los ingresos de la fortuna industrial.

Una de las primeras medidas de carácter administrativo que llega a la consideracion del Congreso es este tímido proyecto de faros, que está llamado a protejer el comercio marítimo, a disminuir los riesgos de la navegacion, a evitar las pérdidas cuantiosas en los naufrajios, a disminuir el costo de seguros i por consiguiente de los fletes, a abaratar el precio de las importaciones, que debe ser un estímulo a la marina nacional, un adelanto de nuestro poder naval; es, en una palabra, un principio de fomento i de perfeccionamiento de la industria en una de sus manifestaciones mas interesantes.

Un pais marítimo como Chile, cuyas prolongadas costas son una puerta constantemente abierta a las invasiones del comercio i de la guerra, tiene el imperioso deber de implantar sin vacilaciones i sin complacencias todas las medidas que aseguren para siempre la mas absoluta soberanía comercial i militar.

Nadie puede prever las emerjencias del porvenir, nadie puede negar que algun dia inesperadas riquezas o circunstancias den imprevisto poder a naciones que pueden declararse nuestros rivales o nuestros émulos; nadie puede divisar las eventualidades insondables de la política de las grandes potencias; nadie puede medir la estensidad de los desastres económicos en que nos podemos ver envueltos.

Cuando se ha comprendido que no era necesario aumentar nuestro poder naval, no se ha vacilado en adquirir poderosas naves comprometiendo el crédito i las rentas futuras: pero aun cuando se reconoce la necesidad de crear el complemento necesario de luces en los puertos, en las islas, en los arrecifes, sin que sea necesario aun contraer compromisos, se regatea sobre unos pocos centavos.

Se ha hecho el jeneroso sacrificio de millones para adquirir elementos de destruccion i no se tiene el valor de construir elementos de defensa a la vez que salvadores de inumerables vidas i cuantiosas propiedades.

El Gobierno, el Congreso, todos los poderes, el pueblo ofrece siempre sincera i cariñosa hospitalidad al que viene a nuestras playas i no se es capaz de alumbrar lo ruta en la forma que revela nuestra civilizacion, el buen servicio público i la exijencia misma de nuestros visitantes.

Para servicios que agotan nuestras rentas, que comprometen el porvenir, que disminuyen nuestro crédito, se ha sido pródigo, i miéntras tanto para establecer un servicio indispensable i humanitario, sin gravámen ni empréstitos, se es tacaño.

Los ingleses, cuyo territorio estrecho está densamente poblado, seria un pueblo pobre en un pais inclemente, si no hubiese tenido la enerjía indómita que le ha impulsado a invadir con el empuje de sus libras esterlinas todas las rejiones mas clementes i todos los pueblos sumisos de la tierra.

Esta enerjía ha sido desplegada no solamente en el sentido de conquistar para sí cuanto risueño continente posee el mundo, pero tambien se ejercitó con audacia en el sentido de abatir a los competidores i de avasallar a los productores.

El sol que les falta, sobra a sus colonias, i la estension que no tienen, sobra a sus tributarios. Para que los ingleses sean felices, ricos i poderosos, mas de doscientos millones de hombres trabajan en sus vastas dependencias i pagan a la metrópoli el tributo de todas sus producciones i todas sus riquezas, i para que esos lejanos tributarios, para que esos doscientos millones de industriosos esclavos del trabajo que poseen ellos la luz alegre i el calor vivificador del sol, que poseen el suelo mas feraz del mundo, que poseen las minas mas ricas de oro i de diamantes, para que esos millones de séres laboriosos que arrancan a las entrañas de la naturaleza todos sus variados tesoros, no se independicen del tiránico señor, no se hagan tambien poderosos con los frutos de su propia labor, se ha establecido en Lóndres el gran centro regulador de los precios i de los valores.

A las colonias, a las dependencias, a los tributarios de derechos que esplotan ese centro comercial, hai que agregar todos los pueblos que por sumisos, por mal administrados, por faltos de iniciativa, por faltos de conocimientos industriales, dependen de hecho del tirano comercial inglés.

En ese centro regulador, trono de la tiranía comercial, se calcula con admirable precision el costo de produccion de cada producto, los gastos de fletes, de seguros, una insignificante ganancia para el tributario i se cotiza dia a dia el precio que rije al mundo i que radica en Lóndres el usufructo de la labor de millones de hombres i de muchas decenas de pueblos.

Se ha centralizado con una fria i calculadora habilidad todo el manejo de los productos que en su estado primitivo, como simples materias primas, se concentran en Lóndres para ser despues distribuidas a todo el mundo incluso las mismas rejiones que las produjeron con un precio multiplicado i la diferencia de precio entre la materia prima i el artefacto constituye muchos miles de millones que enriquecen a los fastuosos comerciantes-príncipes de la industria europea.

Chile consume cerca de cuatrocientos millones de artefactos que dan a las industrias de Europa una ganancia líquida de no ménos de cien millones i que produce a los comerciantes estranjeros de Chile unos ochenta millones de pesos.

Esta última suma, que es ganancia líquida, es, por cierto, suficiente para permitirles contribuir con un miserable derecho de algunos centavos para la construccion de nuestros faros.

Chile ha producido desde el coloniaje acá mas de catorce mil millones de nuestra moneda, de los cuales paulatinamente por lo ménos dos terceras partes han emigrado i han contribuido al embellecimiento i al enriquecimiento de otros pueblos.

Una de las medidas mas importantes para obtener este resultado, fué, sin duda, adueñarse de la industria de acarreo i por cierto no omitieron esfuerzo ni sacrificio para conseguirlo.

Adoptaron derechos prohibitivos de dos, tres, cuatro i seis pesos oro por tonelada, prohibiciones absolutas a las banderas estranjeras, i cuando fué conveniente se embarcaron en costosas i sangrientas guerras para abatir, anonadar al competidor.

Hoi dia el monopolio del acarreo marítimo les permite protejer los productos de sus colonias; por ejemplo, Australia i Chile producen un mismo artículo, la lana, que vale en Lóndres digamos cinco libras el quintal. La lana chilena, pongo por caso, puede venderse media libra mas barata que la de Australia, inmediatamente suben los fletes de Chile i procuran bajar los de Australia para compensar la diferencia i favorecer a su colonia con perjuicio de la Nacion que no flamea bandera británica ni es rejida por vireyes o gobernadores ingleses.

Lo propio sucedió en cuanto fueron dueños del mar, en cuanto superaron a las armadas mercantes de Portugal, de Holanda, de España i de Francia, en cuanto destruyeron la posibilidad de la competencia en el acarreo. Establecieron una sensible diferencia de fletes para los artefactos ingleses i para los productos de sus colonias i de otros paises. Jeneralmente estos últimos se calculan de manera que paguen el valor total del viaje redondo permitiendo reducir a cifras mínimas los primeros.

I como los productos elaborados, en igual valor, ocupan un espacio veinte veces menor que las materias primas, resulta que siempre hai mas demanda de fletes de las colonias a la madre patria que viceversa.

Por ejemplo, los artefactos que traen a Chile pagan diez, doce, catorce chelines, miéntras que nuestros productos, el salitre, las lanas, los cereales, en viaje de retorno pagan veinticuatro, veintiseis i veintiocho chelines por tonelada. Los artefactos que nos mandan tienen bajo el bulto de una tonelada un valor, digamos de veinte mil pesos, miéntras que nuestros productos valdrán mil pesos en igual bulto o peso; de consiguiente, ellos pagan un flete que corresponde a 0,6 por mil i nosotros a veintiseis por mil o sea cuarenta i tres veces mas subido en proporcion al valor de los productos. Estas cifras soportan modificaciones segun las mercaderías i solo las pongo como ejemplo demostrativo. Si tuviéramos buques, ese flete exajerado no seria perdido para el pais, i no tendríamos que soportar el peso de fletes cada vez que se quiere oprimir nuestros productos para equiparar su costo al de otras rejiones, i si tuviéramos industrias no seríamos los tributarios esclavizados de ajenos intereses i de ajenas opulencias.

Los ingleses inventaron el tonelaje de rejistro i construyeron sus buques de tal manera que hubiese marcada diferencia entre el rejistro i la carga.

Es así como un buque que paga derechos de puerto o de aduana sobre mil toneladas acarrea hasta dos mil i defrauda al Fisco de la mitad de derechos aduaneros que adeuda i de derechos de puerto como el que nos ocupa.

Tiene, pues, sobrada razon el honorable señor Verdugo, i daré mi voto a su indicacion. En todo caso se desprende de estas observaciones que no debemos nosotros vacilar en imitar el valiente, el científico proceder de nuestros amigos para hacernos ricos con nuestra industria i para perfeccionar nuestros servicios i nuestra cultura con medios lejítimos justificados e iguales a los que existen en todas partes.

Ellos son comerciantes, vienen a estas playas a hacer fortuna i trabajan con dilijente perfeccion. No podemos alabar demasiado la pericia i la delicadeza minuciosa de su inmensa organizacion comercial que los hace una de las naciones mas poderosas del mundo. Hasta hoi nuestros gobiernos han brindado absoluta libertad, completa hospitalidad i aun marcadas preferencias a los huéspedes que nos traen su arte, su industria i que abastecen todas nuestras necesidades de vida i de lujo. En esto han cumplido con una parte de su deber i debemos continuar siempre cumpliéndolo con una jenerosa equidad i todos lo deseamos con exajerada cortesía.

Pero existe tambien el deber correlativo que consiste en reglamentar la produccion nacional, en alentarla, en facilitarla, en fomentarla, en protejerla con leyes i con ausilios directos e indirectos en todas las formas que sean justas i eficaces.

Los paises de Europa cobraron fuertes derechos de tonelaje hasta que construyeron sus faros i sus puertos, debemos hacer lo mismo.

Hoi, que tienen completo i perfeccionado ese servicio cobran 10, 12 i 15 centavos oro por cada entrada, no hai razon justificada alguna que aconseje cobrar ménos que ellos. Si nos faltan recursos será imposible casi aumentar el derecho, si sobran será mui honroso disminuirlo.

En todo caso debemos obrar sobre base fija i cierta como lo manifesté en la discusion jeneral del proyecto.

El Gobierno se desentiende de la obligacion de ser el poder regular de nuestras relaciones comerciales, ha omitido establecer los servicios como el de faros, que todo el pais se esmera en perfeccionar, ha omitido de alentar la marina comercial, ha omitido el estudio de todos los detalles del complicado mecanismo del comercio, del cambio i de la industria.

Esta decidia ha permitido que paulatinamente se consolide un estado de cosas que nos coloca en la situacion depresiva de ser una simple factoría de otros paises, un simple bazar de industriales ajenos, los obreros infatigables i humildes que enriquecen a estraños i que cooperan al bienestar i al poder de otros pueblos.

Nuestros huéspedes cumplen su deber de comer-

ciantes, ellos trabajan con científica precision i aprovechan maravillosamente la oportunidad miéntras nosotros seamos incapaces de imitarlos siquiera.

Pobres llegan a nuestros pueblos, sin mas capital que una consignacion de mercaderías a su reputacion de honradez; aquí Chile les ofrece crédito casi sin límites i un mercado que hasta ahora no ha manifestado ni la posibilidad de sustraerse a esta verdadera dominacion comercial.

Cuando alguna vez el Gobierno ha despertado de su letargo, las medidas que ha propuesto han sido tomadas por inadecuadas e ineficaces i las cosas continúan resbalando por la pendiente fatal del empobrecimiento i del agotamiento económico.

Una vez se aprobó un derecho sobre alguna importacion, i por error del escribiente o de un copista se espresó una suma diez veces mayor que el proyectado. Este feliz error ha permitido el desarrollo i el incremento de una industria.

Es lástima que los copistas no corrijan mas a menudo las timideces de los señores Ministros para que nuestra situacion cambie, ya que no por obra de los Ministros, a lo ménos por culpa de los escribientes.

Todos comprenden la utilidad de los faros para el comercio, para nuestras naves i sin embargo aprobamos, como un gran adelanto, seis faros cuando necesitamos cien, i ahora que se trata de arbitrar los recursos que nos permita iluminar nuestras costas, nos arredramos de aplicar la misma lei que han adoptado otras naciones.

Lamento, señor Presidente, que con este proyecto dejemos constancia una vez mas que la administracion publica aun no despierta al sentido práctico que debe inspirar medidas, reglas i leyes de conveniente administracion, sin las cuales no podemos esperar ni dias de prosperidad ni independencia económica.

¡Para componer a médias las cosas el honorable Diputado por Valparaiso ha tenido que desenterrar una medida abandonada hace muchos años! que considero insuficiente.

Propongo que se modifique el proyecto del honorable Diputado por Valparaiso, estableciendo el derecho en veinte centavos oro.

Los comerciantes contribuirán gustosos a nuestro adelanto i tendrán el orgullo de haber acudido con jenerosidad i con eficacia a una obra de humanidad, de provecho para ellos mismos i sabrán reconocer que este derecho no es injusto, siendo mui poco mas que lo que se ha cobrado en Europa, i que no les irroga incomodidad alguna puesto que sus pagos aduaneros los hacen en letras comerciales a oro i todos sus negocios se efectúan sobre la base fija de valores oro.

No hai temor que recarguen sus mercaderías, porque mejor que nosotros saben que hai un límite del cual no deben pasar sin esponerse a ser ellos mismos los fomentadores de la fabricacion nacional; en cambio tendrán presente la reduccion de gastos de seguros i de fletes que luego se dejarán sentir.

Debemos felicitarnos de poder aprobar una medida tan benéfica para los intereses de todos i tan filantrópica para los abnegados marinos de todas las naciones que son merecedores a nuestros mas solícitos esfuerzos i a nuestra mas constante proteccion.

Por estas razones daré mi voto al proyecto del honorable Diputado por Valparaiso modificando la suma a veinte centavos por cada viaje, para lo cual hago indicacion.

El señor BARROS BORGOÑO (Ministro de Guerra i Marina).—Deseo que termine cuanto ántes la discusion de este negocio, discusion que, a mi juicio, ya se encuentra agotada. Por eso me voi a permitir hacer tan solo dos lijeras observaciones.

Es cierto, señor Presidente, que este proyecto no es completo, i que talvez habrá necesidad de modificarlo mas tarde; pero no creo que éste sea un motivo para retardar su despacho. Se trata aquí de una necesidad premiosa, a la que debemos acudir lo mas pronto posible.

El desacuerdo en que estamos acerca de las cifras con el honorable Diputado por Valparaiso, proviene de que Su Señoría ha anotado las entradas i las salidas i yo me he referido solo a las entradas, tomando los datos del Anuario de Estadística Comercial.

El señor BELLO CODECIDO.—Exacto, señor Ministro. La base es la misma.

El señor BARROS BORGOÑO (Ministro de Guerra i Marina).—Si se aceptara la indicacion del señor Diputado por Valparaiso, esceptuando las naves nacionales, quedaría un total de seis mil toneladas, mas o ménos la base que he propuesto.

El señor LAMAS.—Creo, señor Presidente, que el producto de la contribucion de faro i tonelaje no va a ser bastante para atender el servicio a que está destinado, si tomamos la base que ha propuesto el señor Ministro.

En el presupuesto para 1897 se consultan mas de quinientos mil pesos para atender a este servicio. ¿Cómo va a poder hacerse este gasto con trescientos catorce mil pesos, que seria el producto total de la contribucion, tomando la base de veinte centavos por tonelada que ha propuesto el señor Ministro?

Existiendo, por lo demas, mucha disconformidad en las opiniones, creo que no habrá obstáculo de parte de ninguno de mis honorables colegas para que este proyecto pase a Comision, a fin de que se haga sobre él un proyecto concienzudo i detenido.

El señor VIDELA (Presidente).—Acaba de dar la hora.

El señor IBAÑEZ.— Que se prolongue la sesion hasta que termine la discusion de este proyecto.

El señor VIDELA (Presidente).—Si hai acuerdo unánime, así se hará.

Acordado.

El señor BARROS BORGOÑO (Ministro de Guerra i Marina).—A fin de no demorar la aprobacion de este proyecto, convendria no modificarlo.

El señor ROBINET.—Sobre todo, este negocio perturba los demas que hai pendientes: apénas se habla de faros, todos los Diputados se retiran.

El señor BARROS BORGOÑO (Ministro de Guerra i Marina).—Este es un asunto de buen servicio público, en cuya discusion no hai mas divergencia que el afan de contemplarlo mejor: se trata, pues, de una cuestion de forma i no de fondo.

El señor LAMAS.—Yo pido que se aumente el impuesto a cincuenta centavos, porque con la canti-

dad propuesta por el señor Ministro no se alcanzan a costear siquiera los gastos de conservacion.

El señor VIDELA (Presidente).—Si ningun honorable Diputado usa de la palabra, se cerrará el debate.

Cerrado.

Como la indicacion del señor Bello Codecido modifica los artículos 1.°, 2.° i 3.°, es mas comprensiva i debe ser votada en primer lugar.

El señor BELLO CODECIDO.—El artículo consta de dos períodos, así es que seria mejor dividir la votacion.

Votada la primera parte, fué rechazada por 18 votos contra 10, absteniéndose de votar un señor Diputado.

El señor VIDELA (Presidente).—Rechazada la indicacion, no tiene objeto votar la exencion respecto de la marina mercante nacional.

El señor BARROS BORGOÑO (Ministro de Guerra i Marina).—Este inciso podria quedar para el artículo 3.°

El señor VIDELA (Presidente).—Así se hará. Se votará ahora la indicacion mas comprensiva en cuanto al monto del impuesto.

El señor BARROS BORGOÑO (Ministro de Guerra i Marina).—Mejor seria votar el núm. 1.

El señor LAMAS.—Yo propongo que se vote mi indicacion para que el impuesto sea de cincuenta centavos.

Esta indicacion fué rechazada por 22 votos contra 7.

El señor VIDELA (Presidente).—Parece que hai asentimiento unánime para aceptar el artículo propuesto por el Honorable Ministro de Marina. Si no hai oposicion, lo daré por aprobado con el aumento a veinte centavos por tonelada.

Aprobado.

En votacion la indicacion del señor Verdugo, que propone el reemplazo de la espresion «tonelada de rejistro» por «tonelada de carga.»

Fué aprobada por 15 votos contra 14.

Habiendo pasado la hora, se levantó la sesion.

RICARDO CRUZ COKE,
Redactor.