

Sesion 21.^a ordinaria en 6 de Julio de 1907

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES PUGA BORNE I VILLEGAS

SUMARIO

Se aprueba el acta de la sesion anterior.— Cuenta.—Se ponen en discusion las modificaciones introducidas por el Senado en el proyecto sobre aprovechamiento de las aguas de regadio para usos industriales i se acuerda pasar este asunto a la tabla ordinaria.—El señor Sánchez recomienda al señor Ministro de Hacienda la instalacion de las Cajas de Ahorros para cuya fundacion consulta fondos el presupuesto vijente.— Sobre el mismo asunto usa de la palabra el señor Concha don Malaquíás, quien pide al Presidente que anuncie en la tabla de primera hora el proyecto que establece secciones de ahorros en las tesorerías fiscales.—El señor Freire recomienda la inclusion en la tabla de primera hora del proyecto sobre espropiaciones de terrenos para el ensanche del cementerio de San Felipe.— El señor Correa Bravo pregunta por qué no se ha iniciado la construccion del puente sobre el estero de Viña del Mar.—Contesta el señor Ministro de Obras Públicas.— El señor Guerra pide al señor Ministro del Interior que adopte algunas medidas para impedir el desarrollo de la viruela en la frontera.—El señor Alemany pregunta al señor Ministro de Obras Públicas cuál es el propósito del Gobierno con relacion a la terminacion del ferrocarril de Rayado a Papudo.—Contesta el señor Ministro i sobre el mismo asunto usan de la palabra los señores Espinosa Jara i Meeks.—El señor Irarrázaval Zañartu pide la inclusion en la tabla de primera hora del proyecto sobre planta del Ejército.—El mismo señor Diputado hace observaciones sobre la concesion otorgada a don Alberto Cousiño para construir un ferrocarril a Quintero i diversas obras en esta bahía.—Contesta el señor Mi-

nistro de Obras Públicas.—Continúa i queda pendiente la discusion particular del proyecto económico.

DOCUMENTOS

Oficio del señor Ministro del Interior en que comunica que ha pedido informe al Intendente de Concepcion acerca del denuncia hecho por el señor Barros Errázuriz sobre irregular inversion de fondos en el servicio de policia de esa ciudad.

Oficio del señor Ministro de Justicia acerca del denuncia sobre carencia de fondos para la alimentacion de reos de la cárcel de Rancagua.

Oficio del señor Ministro de Colonizacion respecto a la ocupacion i explotacion del fundo Ropulli.

Informe de la Comision de Guerra sobre el proyecto que organiza la planta del Ejército.

Mocion del señor Barros Errázuriz sobre creacion de Cajas de Ahorros en diversas ciudades de la República.

Oficio del Director del Tesoro en que comunica que ha representado por ilegal el decreto que espresa.

Se leyó i fué aprobada el acta siguiente:

“Sesion 20.^a ordinaria en 5 de julio de 1907.—Presidencia de los señores Puga Borne i Villegas.—Se abrió a las 3 hs. 15 ms. P. M., i asistieron los señores:

Alemany, Julio	Campillo, Luis E.
Alessandri, Arturo	Claro, Emilio
Arellano, Roberto	Concha, Malaquíás
Bambach, Samuel	Correa B., Agustin
Baquedano, Fernando	Cruz Díaz, Aníbal
Barros E., Alfredo	Dávila, Ponciano
Besa, José Víctor	Díaz B., Joaquin

Echáurren, José F. Pinto A. Guillermo
 Echavarría, Guillermo Pleiteador, F. de P.
 Echenique, Gonzalo Richard F., Enrique
 Echenique, Joaquin Rios Ruiz, Víctor
 Edwards, Raul Rivas, Ramon
 Encina, Francisco A. Rivera, Guillermo
 Fernández, Belfor Rivera, Juan de Dios
 Flores, Marcial Rodríguez, Aníbal
 Freire, Fernando Rodríguez, Enrique A.
 Gómez G., Agustín Ruiz V., Eduardo
 Guerra, Jorje Salas Lavaqui, M.
 Huneeus, Alejandro Sánchez, Roberto
 Huneeus, Antonio Suárez Mujica, E.
 Irrarázaval, Alfredo Subercaseaux del R., F.
 Izquierdo Vargas, F. Subercaseaux P., A.
 Leiva, José Roman Urrutia, Miguel
 Leon Silva, Samuel Vial Carvallo, Daniel
 Letelier, Aníbal Zañartu, Enrique
 Lorca Marcoleta, P. los señores Ministros
 Lyon P., Arturo del Interior, de Rela
 Meeks, Roberto E. ciones Exteriores, de
 Montenegro, Pedro N. Justicia e Instrucción
 Ovalle, Abraham Pública, de Hacia
 Palacios, Mariano da i el Secretaric.
 Pereira, Guillermo

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

Se dió cuenta:

1.º De un mensaje de S. E. el Presidente de la República en el que inicia un proyecto de lei por el cual se autoriza la inversion de las sumas que el propio proyecto espresa, en el pago de las obligaciones contraidas por el Ministerio de Instrucción Pública correspondientes a la seccion de Instrucción Primaria.

Se mandó a Comision de Instrucción Pública.

2.º De un informe de la Comision de Gobierno recaido en la solicitud de la Junta de Beneficencia de San Felipe, en que pide se declare de utilidad pública una estension de terrenos necesaria para el ensanche del cementerio de esa ciudad.

Quedó en tabla.

3.º De un informe de la Comision de Guerra i Marina, recaido en la solicitud de doña Abelina, doña Juana i doña Carmen Mena Acuña, hijas solteras del sarjento segundo de la Independencia don Francisco Mena Boquete, en que piden pension de gracia.

Se mandó a Comision Revisora.

4.º De un informe de la Comision de Industria acerca de las modificaciones introducidas por el Honorable Senado en el pro-

yecto relativo al aprovechamiento de las aguas de regadío como fuerza motriz.

Quedó en tabla.

5.º De una solicitud de don Adolfo Agüero, jornalero jubilado del estinguido gremio de jornaleros de Coquimbo, en que pide aumento de la pension de que disfruta.

Se mandó a Comision de Hacienda.

Se pasó a tratar de los asuntos de fácil despacho anunciados en la sesion anterior.

Se puso en discusion jeneral i particular a la vez el proyecto de lei que autoriza la ereccion de una estatua en bronce en homenaje a la memoria del vice-almirante de la Armada don Manuel Blanco Encalada.

No usó de la palabra ningun señor Diputado.

Cerrado el debate se dió el proyecto por aprobado por asentimiento unánime.

El proyecto aprobado dice así:

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.—Autorízase la ereccion, en el puerto de Valparaiso, de una estatua en bronce que perpetúe la memoria de los servicios del vice-almirante de nuestra Armada, don Manuel Blanco Encalada.

Destínase, de fondos nacionales, la cantidad de cuarenta mil pesos a incrementar la suscripcion popular acumulada con ese objeto.”

Se pasó a tratar en seguida del proyecto de lei remitido por el Honorable Senado que concede un suplemento de cincuenta mil pesos al ítem 2,990 del presupuesto de Instrucción Pública.

Puesto en discusion jeneral i particular a la vez el señor Correa Bravo insinuó la conveniencia de consultar en el proyecto la suma necesaria para pagar la que se adeude a los profesores de la Escuela Normal de Preceptores de San Felipe con motivo de la clausura de ese establecimiento.

Contestó el señor Figueroa (Ministro de Instrucción Pública) que se habia dado colocacion en otros establecimientos de instruccion a los profesores que habian quedado cesantes por la clausura de esa Escuela Normal i que, de todas maneras, se presentaria al Congreso el proyecto respectivo solicitando los fondos necesarios para pagar los emolumentos que en justicia correspondan a dichos profesores, en el caso de que algo se les adeude.

Usaron, ademas, de la palabra sobre el mismo asunto los señores Freire, Guerra i Leiva.

Cerrado el debate se puso en votacion el proyecto, i fué aprobado por asentimiento tácito.

El proyecto aprobado dice así:

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.—Concédese un suplemento de cincuenta mil pesos al ítem 2,990 del presupuesto de Instrucción Pública para creación de nuevas escuelas primarias en el territorio de la República i para sostenimiento de las mismas i de las ya creadas que no figuran en el Anexo, en conformidad al artículo 4.º de la lei de 24 de noviembre de 1860 i el decreto número 3,081, de 5 de junio de 1905“.

El señor Rivera don Guillermo formuló diversas observaciones respecto de una nota publicada por la prensa en que un titulado Sindicato Italiano, con motivo de las gestiones judiciales pendientes sobre validez de los títulos salitreros del Toco, hace un llamamiento a los extranjeros interesados en el reconocimiento de esos títulos, incitándolos a desconocer la soberanía nacional i en que se hacen apreciaciones que menoscaban el prestigio de la magistratura judicial; i pidió al señor Ministro del Interior que se sirviera trasmitir al señor Ministro de Relaciones Exteriores el deseo de Su Señoría de que investigue la procedencia de esa nota i la importancia que ella pueda tener, atendido su oríjen.

Contestó el señor Vergara (Ministro del Interior).

El señor Gómez García llamó la atención del señor Ministro de Hacienda hácia el perjuicio que sufre el crédito de la Nación por causa de las deficiencias en el servicio de Tesorerías respecto de las letras jiradas por el Fisco, que frecuentemente se protestan en el extranjero por no remitirse oportunamente el aviso de los jiros.

Contestaron los señores Vergara (Ministro del Interior) i Subercaseaux (Ministro de Hacienda) i usó, además, de la palabra sobre el mismo asunto el señor Irarrázaval Z.

El señor Correa Bravo hizo indicación para que se trate en la órden del día de las sesiones del lunes i del martes de la semana próxima el proyecto de lei que crea una Aduana en Santiago.

El señor Leiva llamó la atención hácia la falta de vijilancia de las autoridades maríti-

mas sobre el cumplimiento por parte de las Compañías de Vapores de los reglamentos i leyes sobre navegacion i solicitó que se dirigiera oficio al señor Ministro de Marina pidiéndole que se sirva remitir a la Cámara un informe pasado al Ministerio el año 1904 por un oficial de la Armada acerca de esta materia.

El señor Barros F. recomendó al señor Ministro de Hacienda la necesidad de instalar cuanto ántes las Cajas de Ahorros que se consultan en el presupuesto vijente para las ciudades de la Serena, Curicó, Temuco i Punta Arenas.

El mismo señor Diputado llamó la atención del señor Ministro del Interior hácia algunos inconvenientes de que ha dado cuenta la prensa que atañen a la conducta funcionaria del Intendente de Concepcion.

Contestó el señor Vergara (Ministro del Interior) i usaron además de la palabra sobre el mismo asunto los señores Irarrázaval Z. i Bambach.

El señor Concha don Malaquías formuló diversas observaciones acerca de la conducta funcionaria del Intendente de Concepcion, con motivo de haber ocupado dicho funcionario por medio de la fuerza pública la Empresa Municipal de Agua Potable de dicha ciudad; i terminó manifestando que daba carácter de interpelación a sus observaciones.

El señor Puga Borne (vice Presidente) espuso que se pondría de acuerdo con el señor Ministro para fijar la sesion en que deba desarrollarse la interpelación anunciada.

El señor Richard recomendó al señor Ministro de Instrucción Pública que se sirviera dictar las medidas del caso a fin de que funcionen diversos establecimientos de instrucción primaria de los departamentos de Quillota i Limache que hoi día no pueden funcionar por falta de local.

Contestó el señor Figueroa (Ministro de Instrucción Pública).

Terminada la primera hora, se procedió a votar la indicación del señor Correa Bravo.

Al ponerse en votacion se dió por retirada a pedido de su autor.

El señor Puga Borne (vice-Presidente) anunció para la tabla de primera hora de la sesion próxima la consideracion de las modificaciones introducidas por el Honorable Senado en el proyecto sobre aprovechamiento

to de las aguas de regadío como fuerza motriz.

Dentro de la órden del día se pasó a tratar del proyecto económico formulado por la Comisión especial.

Continuó la segunda discusión del artículo conjuntamente con las siguientes indicaciones:

Del señor Irarrázaval:

Para reemplazar el artículo por el siguiente:

“Artículo 1.º Los derechos de internacion i almacenaje que actualmente se cobran en moneda de oro de dieciocho peniques, en conformidad a la lei de 31 de julio de 1898, se deberán pagar en lo sucesivo al contado, en oro o en su equivalente en billetes fiscales al tipo medio del cambio para letras a la vista de la semana anterior al día del pago.

Para este efecto todas las mercaderías se considerarán de despacho forzoso, excepto las de tránsito.

Esta disposición comenzará a rejir tres meses después de promulgada la presente lei.”

Del señor Concha don Malaquías para reemplazar el artículo por el siguiente, que figura con el número 13 en el proyecto primitivo de la Comisión de Hacienda:

“Artículo ... Los derechos de internacion i almacenaje que actualmente se cobran en oro de dieciocho peniques, conforme a la lei de 31 de julio de 1898, se pagarán en lo sucesivo al contado, en oro o su equivalente en billetes fiscales, enterados materialmente en la Aduana con el recargo correspondiente que fijará cada mes el Presidente de la República, tomando como base el promedio del cambio internacional en letras a la vista en el mes anterior.

Los derechos de esportacion se pagarán en letras a tres días vista con escepcion hasta de un treinta por ciento, que se pagará al contado en billetes fiscales enterados materialmente en Aduana i con el recargo correspondiente, que se fijará en la forma que determina el inciso anterior.”

Usó de la palabra el señor Irarrázaval, quien hizo indicación para aplazar la discusión del proyecto económico, i pidió votación inmediata.

Puesta en votación esta indicación fué desechada por treinta i ocho votos contra cinco, absteniéndose de votar cuatro señores Diputados.

Continuó la segunda discusión del artículo i usó de la palabra el señor Concha don Malaquías desde las cuatro cincuenta de la tarde hasta el término de la sesión.

Por haber llegado la hora se levantó la sesión a las seis de la tarde, quedando pendiente el debate i con la palabra el señor Concha don Malaquías.

Se dió cuenta:

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

“Santiago, 4 de julio de 1907.—En respuesta al oficio de V. E. de 2 del presente, tengo el honor de manifestar a V. E. que, por oficio de esta fecha número 980, se ha ordenado al Intendente de Concepción informe detalladamente i a la brevedad posible sobre la efectividad de las irregularidades del servicio de la policía de Concepción que denuncia el diario *La Unión* de esa ciudad.

Dios guarde a V. E.—*Luis A. Vergara.*”

2.º Del siguiente oficio del señor Ministro de Colonización:

“Santiago, 6 de julio de 1907.—En contestación a la nota de V. E. de 2 del presente, relacionada con la petición formulada por el honorable Diputado señor Agustín Correa Bravo para que este Departamento adopte las medidas del caso, a fin de poner término a ciertas irregularidades que se dicen cometidas por la administración del fundo Ropulli, tengo el honor de decir a V. E. que, por decreto número 566, de 30 de marzo de 1906, el Gobierno ordenó entregar, a solicitud del Ministerio de Industria i Obras Públicas, a la Dirección de los Ferrocarriles del Estado, con el objeto de satisfacer las necesidades de provisión de durmientes de las líneas ferroviarias, el referido fundo. En consecuencia, el Ministerio a mi cargo no tiene ninguna injerencia en tal administración.

Dios guarde a V. E.—*F. Puga Bone.*”

3.º Del siguiente oficio del señor Ministro de Justicia:

“Santiago, 3 de julio de 1907.—En la sesión de 25 de junio próximo pasado, el señor Diputado don Alejandro Huneeus llamó la atención al hecho de no haberse concedido los fondos necesarios para la alimentación de los reos de la cárcel de Rancagua durante los tres últimos meses del año 1906.

Tengo el honor de manifestar a V. E. que el Ministerio a mi cargo se preocupa actualmente de este servicio con la detención que su importancia merece; i, al efecto, ha dirijido circular telegráfica a los Intendentes i Gobernadores para que le remitan todas las cuentas

pendientes durante el año 1906 para solicitar del Congreso Nacional un suplemento destinado a su pago.

Dios guarde a V. E.—*E. Figueroa*“.

4.º Del siguiente informe de la Comision de Guerra:

“Honorable Cámara:

La Comision de Guerra i Marina ha tomado en consideracion el proyecto remitido por el Honorable Senado por el cual se reforma la planta del Ejército en los mismos términos en que lo propuso el Ejecutivo.

Vuestra Comision, tomando en cuenta que en el plan propuesto por el Gobierno se consulta cuatro comandos de division, una Inspeccion Jeneral del Ejército, una Direccion del Material i Jefatura del Estado Mayor, funciones que por su naturaleza deben ser desempeñadas por Jenerales de Division, considerada que se debe aumentar, ya que no a siete, por lo ménos a seis el número de Jenerales de Division, en vez de cuatro que consulta el proyecto del Ejecutivo aprobado por el Senado.

Para atenuar el mayor gasto que este aumento importaria, la Comision estima que el número de coroneles se debe dejar en dieciocho, como está ahora, en vez de aumentarlo a veinte, como lo consulta el proyecto del Senado. De esta manera el mayor gasto que impondria esta lei seria solo de ocho mil pesos.

Tambien tuvo en vista la Comision al prestar su aprobacion al proyecto, con la modificacion indicada, la consideracion que hizo valer el señor Ministro de la Guerra de que el próximo despacho de la lei de retiro forzoso no vendria a alterar en nada la situacion de los jefes i oficiales que pudieran ser favorecidos con ascensos en virtud de esta lei de Planta del Ejército.

Se consideró, por último, que la modificacion propuesta no disminuye las probabilidades de ascenso de los jefes i oficiales, necesidad que con mayor preferencia debiera ser atendida en vista del buen servicio del Ejército i de la justicia que se debe hacer a los militares de jerarquía inferior.

Por las consideraciones anteriores, vuestra Comision tiene el honor de proponeros la aprobacion del proyecto en la forma siguiente:

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.—La planta de oficiales jefes, de oficiales superiores, de capitanes

i de oficiales subalternos del Ejército constará de:

- Seis jenerales de division
- Ocho jenerales de brigada
- Dieciocho coroneles
- Cuarenta tenientes coroneles
- Ochenta mayores
- Doscientos capitanes
- Doscientos cincuenta tenientes primeros, i
- Doscientos tenientes segundos“.

Sala de la Comision, 4 de julib de 1907.—*Julio Puga Borne.—Marcial Flores.—Arturo Lyon Peña.*

Acepto el informe precedente por las razones en él espuestas i principalmente porque la modificacion hecha en el proyecto del Senado no disminuye las probabilidades de ascenso de los militares de grado inferior al de coronel, segun lo espuso el señor Ministro de la Guerra.—*Raul Edwards*“.

5.º De la siguiente mocion:

“Honorable Cámara:

Por lei últimamente promulgada se autoriza al Consejo Superior de Habitaciones creado por lei número 1,838, de 20 de febrero de 1906, para contratar un empréstito hasta de seis millones de pesos, por medio de bonos de seis por ciento de interes i dos por ciento anual de amortizacion acumulativa.

Estos fondos se invertirán esclusivamente en la adquisicion de terrenos i en la construccion de habitaciones destinadas a obreros en las ciudades de la República cuya poblacion exceda de ocho mil habitantes.

Estas habitaciones serán vendidas o arrendadas a obreros imponentes de las cajas nacionales de ahorro por mas de un año.

Como se ve, para que los obreros puedan gozar de los beneficios de esta lei deben ser imponentes de las cajas nacionales de ahorro.

Ahora bien, en la actualidad solo existen instaladas cajas de ahorro nacionales en las ciudades de Antofagasta, Iquique, Vaiparaiso, Santiago, Talca, Chillan, Concepcion i Valdivia.

El presupuesto del presente año consulta fondos para que se instalen las cajas de ahorro de la Serena, Curicó, Temuco i Punta Arenas.

Están nombrados los empleados de estas cajas, i listo su material, faltando solo la órden gubernativa para su instalacion.

Quedan en consecuencia las siguientes ciudades de provincia que todavia no tienen

creada su caja de ahorros: Copiapó, San Felipe, Rancagua, San Fernando, Lináres, Cauquenes, Lebu, Los Angeles, Angol, Puerto Montt i Ancud.

Para que estas provincias no queden sin los beneficios de la lei de habitaciones para obreros es indispensable dotarlas de cajas de ahorro.

Escusado creo insistir en la conveniencia de todos reconocida de fomentar el ahorro, verdadera base del bienestar jeneral.

Con este motivo, tengo el honor de someter a la deliberacion de la Honorable Cámara el siguiente

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para que, en lo que resta del presente año, proceda a invertir hasta la suma de doscientos mil pesos en la instalacion de cajas de ahorro en las siguientes cabeceras de provincia: Copiapó, San Felipe, Rancagua, San Fernando, Lináres, Cauquenes, Lebu, Los Angeles, Angol, Puerto Montt i Ancud.

Estas cajas se establecerán, dependientes de la Caja de Crédito Hipotecario, en la misma forma que las actualmente establecidas.”

Santiago, 6 de julio de 1907.—*Alfredo Barros Errázuriz*, Diputado por Búlnes.”

6.º Del siguiente oficio del Director del Tesoro:

“Santiago, 4 de julio de 1907.—Por decreto supremo número 1,695, de 28 del mes próximo pasado, espedido por el Departamento de Industria i Obras Públicas, se autoriza al Director Jeneral de los Ferrocarriles del Estado para invertir veinticuatro millones de pesos, de los cuales nueve millones son en exceso de los ítem del presupuesto del ramo para atender a los gastos que demanden los diversos servicios de su cargo.

El infrascrito, en cumplimiento a lo prescrito en el artículo 33 de la lei de 20 de enero de 1883 i 15 de la lei de 16 de setiembre de 1884, sobre formacion de presupuestos i cuenta jeneral de inversion, suspendió el curso del citado decreto i fué observado a S. E. el Presidente de la República por oficio número 1,040, de fecha 2 del presente mes, por exceder el ítem a que se ordenaba imputar.

S. E. el Presidente de la República, por decreto número 1,723, de fecha 3 del actual, insistió en el cumplimiento del decreto alu-

dido, ordenando al infrascrito el registro de él.

Lo que tengo la honra de poner en conocimiento de la Honorable Cámara de Diputados, en conformidad a lo ordenado por la lei.

Dios guarde a V. E.—*J. Zañartu*.”

Se dió lectura a una comunicacion en que se espresa que la Comision Permanente de Elecciones, citada para el dia 5, no celebró sesion por falta de número.

Asistieron los señores Echenique don Gonzalo, Leiva, Subercaseaux del Río i el señor Ministro del Interior, que habia sido invitado.

No asistieron los señores Arellano, Barros Errázuriz, Guerra, Rivas, Rosselot i Zañartu don Enrique.

Fuerza motriz de las aguas de regadío

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Está anunciado para los primeros quince minutos el proyecto, devuelto por el Senado, relativo al aprovechamiento de aguas de regadío en usos industriales.

El señor SECRETARIO.—El informe de la Comision dice así:

“Honorable Cámara:

Vuestra Comision de Industria ha estudiado las modificaciones introducidas por el Honorable Senado en el proyecto relativo al aprovechamiento de las aguas de regadío como fuerza motriz.

El proyecto aprobado por esta Cámara fué trasmitido al Senado a fines de 1893 i de entónces acá se han hecho mas apremiantes las razones que se tuvieron en vista al aprobarlo, se han dejado sentir necesidades nuevas i se han aclarado muchos puntos entónces oscuros, de modo que no es de estrañar que el Honorable Senado, al discutir últimamente la materia, haya llegado a la conclusion de reformar i adicionar sustancialmente el proyecto enviado por esta Cámara.

Vuestra Comision, asistida por el señor Ministro de Industria, ha hecho la comparacion del proyecto aprobado por esta Cámara con el que ha aprobado el Honorable Senado i considera que conviene prestar acogida a las modificaciones hechas por el Senado, con las salvedades que pasamos a esponer:

En el artículo 2.º del proyecto aprobado por esta Honorable Cámara figuraba un inciso

que decia así: "En ningun caso el desnivel del nuevo cauce podrá ser inferior al de uno por mil".

Este inciso, al cual la Comision atribuye importancia, ha sido suprimido por el Honorable Senado i estimamos que la Cámara haria bien con insistir en su aprobacion por cuanto ese minimum de desnivel en los cauces derivados tiende a impedir pérdidas de agua por filtraciones o evaporaciones.

En el inciso final del artículo 8.º del proyecto devuelto por el Senado se dice que el honorario del perito a que se refiere ese inciso i el anterior será de cargo de los dueños de las aguas, cuando "las objeciones formuladas sean manifiestamente infundadas". Como no se espresa en el inciso a quién corresponde declarar infundadas las objeciones con vendria por lo ménos dejar constancia, al aprobar este artículo, de que la Cámara entiende que esa declaracion debe ser hecha por el juez competente.

En el número 3.º del artículo 9.º dice el proyecto remitido por el Senado que el industrial incurrirá en las penas que señala el inciso anterior. "Si se arrojaran a los cauces sustancias que alteren la calidad de las aguas". La Comision estima que entre las sustancias que pueden alterar la calidad de las aguas deben contarse no solo aquellas que puedan ser nocivas para la salud de las personas o de los animales, sino tambien las semillas perjudiciales para los campos como las de galega, plátano i otras que suelen arrojar al agua los molinos i fábricas de aceite i que pueden propagarse por el riego. La Comision se permite insinuar a la Cámara la conveniencia de dejar constancia de que al aprobar este artículo, da a la lei la interpretacion indicada.

La Comision se ve en el caso de proponer el temperamento de hacer constar el sentido en que se aprueban las disposiciones a que hace referencia en los dos párrafos anteriores, a fin de esclarecer las fuentes de la lei i por las circunstancias de que, tratándose de un proyecto que tuvo su oríjen en esta Cámara i que viene devuelto por el Honorable Senado, no seria posible introducir en su texto nuevas modificaciones.

Sala de la Comision, 2 de julio de 1907.—
Joaquín Díaz Becoain.—Cárlos Campino.—
Cárlos Zañartu.—Francisco J. Correa".

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—¿I está considerado como de fácil despacho este proyecto?

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Fué anunciado en tal carácter en la sesion

de ayer a indicacion de algunos señores Diputados.

Se trata de saber si se aprueban o no las modificaciones introducidas en el proyecto por el Senado.

El señor ALEMANY.—Pediria que se eliminara este proyecto de la tabla de los quince minutos. Se trata de varias modificaciones de importancia.

El señor IRARRAZAVAL ZañARTU.—Este es un proyecto de suma gravedad: es uno de los más importantes que se haya presentado a la atencion de la Cámara; i se pretende despachar en quince minutos un proyecto que bien podria ocupar por quince dias la atencion de la Cámara.

En este proyecto se establecen servidumbres que pueden hacer ilusorias la propiedad de las aguas i del mismo suelo.

Envuelve problemas de la mayor consideracion.

El que hace un canal con el propósito posterior de aprovechar la fuerza motriz de sus aguas en alguna obra industrial, puede ser supeditado por el propietario de mas arriba, que se aprovecha el canal i la idea de la obra.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—¿Desearia Su Señoría que volviera a la tabla ordinaria? ¿Se oponè a que se continúe discutiendo?

El señor IRARRAZAVAL ZañARTU.—Mi oposicion es condicional... Si no es compartida por mis colegas, no querria ser el número uno, el único que se opone; porque, si la Cámara lo cree de fácil despacho, no tengo inconveniente para que se discuta.

El señor RIVERA (don Guillermo).—Participo de la opinion del honorable Diputado.

El señor SANFUENTES.—Hai muchos que piensan como Sus Señorías.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—En jeneral, la Mesa retira de la tabla especial todo proyecto que encuentra la oposicion de dos o tres señores Diputados. Habiéndose producido respecto del que está en discusion esta situacion, queda retirado de la tabla especial i vuelve a la tabla ordinaria.

Cajas de ahorros

El señor SANCHEZ. — Lamenté mucho no encontrarme presente en la sesion de ayer, cuando el honorable Diputado por Búlnes preguntó al señor Ministro de Hacienda si existia en el ánimo del Gobierno la idea de crear cajas de ahorros en diversas ciu-

dades de la República, entre las cuales figuraban Punta Arenas, La Serena i otras.

Yo adhiero a la pregunta hecha por el honorable Diputado por Búlnes.

Por otra parte, querria saber el motivo que el Gobierno tiene para aplazar durante tanto tiempo la instalacion de estas instituciones creadas por la unanimidad del Congreso i a pesar de que en algunas ciudades de la República están ya arrendados los locales en que estas cajas deben funcionar.

El año pasado, en la Comision Mista, despues de larga discusion en que el Ministro de Hacienda sostuvo la necesidad de instalar estas cajas, la Comision aprobó casi por unanimidad el ítem que consultaba fondos para este objeto.

He sabido tambien, en forma privada, que en la Caja Hipotecaria de Santiago existen acumulados los útiles, mesones, libros, etc., necesarios para que estas instituciones funcionen.

A mí me parece que solo por motivos muy poderosos puede el Gobierno defraudar las expectativas lejitimas de tener cajas de ahorros de muchas ciudades de la República, entre las cuales se cuenta La Serena, cuyos intereses puedo decir que represento tambien en la Honorable Cámara.

Por mi parte, adhiero a la pregunta que hizo ayer el honorable Diputado por Búlnes al señor Ministro de Hacienda acerca de si piensa o nó el Gobierno instalar las cajas de ahorros en las diversas ciudades de la República a las cuales se refiere el presupuesto de este año.

El señor CONCHA (don Malaquías). — A propósito de este negocio existe un proyecto que crea cajas de ahorros en todas las ciudades de la República, sin gasto para el Erario nacional o con un gasto insignificante.

Me refiero al proyecto que establece una seccion de ahorros en las tesorerías fiscales.

Con solo agregar en estas oficinas un empleado que ganaria cien o doscientos pesos para que lleve los libros correspondientes, bajo la dependencia del tesorero, tendríamos cajas de ahorros en todas o casi todas las ciudades de la República.

Esta forma del ahorro seria facilitada por medio de la estampilla de ahorro que se espendieria en todas las oficinas de correos. El imponente compra en el correo su estampilla de ahorro, cada vez que tuviese o quisiese ahorrar unos diez o veinte centavos i en cuanto haya logrado juntar un peso, lleva sus estampillas a la oficina respectiva para que le son anotadas en un libro.

Bastarian diez minutos de buena voluntad para despachar con lijeras modificaciones este proyecto, que está aprobado por el Honorable Senado e informado favorablemente por la Comision respectiva de esta Honorable Cámara.

Ya que no seria posible solicitar sesiones especiales con este objeto, me atreveria a rogar al señor Presidente que se sirviera anunciarlo para el primer cuarto de hora de una de las sesiones próximas.

Es un proyecto tan fácil i sencillo que bastaria una lectura detenida de él para que pasara sin mayor discusion.

Ademas cualquier error o deficiencia de que adolezca podria salvarse en el reglamento respectivo.

Con este proyecto podríamos crear cien cajas de ahorros a la vez.

Por estas consideraciones, reitero mi ruego al honorable Presidente para que se sirva anunciar este proyecto, que es del mas sencillo despacho, para el primer cuarto de hora de una de las sesiones próximas.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente). — La Mesa se impondrá del proyecto a que se refiere Su Señoría i tratará de complacer los deseos del honorable Diputado.

Cementerio de San Felipe

El señor FREIRE. — He pedido la palabra para rogar a la Mesa se sirva tomar nota de que existe, desde hace tiempo, un proyecto que há sido informado favorablemente por toda o casi toda la Comision de Gobierno, referente a la espropiacion de una cuadra de terreno, que debe destinarse a ensanchar el cementerio de San Felipe, cuyo recinto se ha hecho ya estrecho para las inhumaciones de los cadáveres, a tal punto que en poco tiempo mas no habrá espacio donde enterrarlos.

Este es un proyecto urgente i sencillo, que responde a una verdadera necesidad.

Le rogaria, por lo tanto, a la Mesa que se impusiese de él i que, si lo considera de fácil despacho, lo anunciase para el primer cuarto de hora de una sesion próxima.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente). — La Mesa considera de fácil despacho el proyecto que recomienda el señor Diputado, i lo anuncia, desde luego, para el primer cuarto de hora de la próxima sesion.

Aduana en Santiago

El señor CORREA BRAVO. — Voi a renovar, señor Presidente, una indicacion que

formulé ayer; pero no voi a hacerla en la misma forma sino en otra que creo podrá merecer la aprobacion de la Honorable Cámara.

Mi indicacion será para que se acuerde tratar del proyecto que crea la Aduana en Santiago en la última media hora de la primera hora de las sesiones del lunes i del martes próximo.

La primera hora tiene hora i media; pues bien, yo pido que se destine al proyecto de Aduana en Santiago, la última media hora de la primera hora de dichas sesiones, dejando una larga hora para los incidentes.

No sé, señor Presidente, si mi indicacion seria reglamentaria en esta forma.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Esta es una cuestion que se ha promovido varias veces, i está resuelto que no es reglamentario pedir que se destine a la discusion de cualquier proyecto determinado una parte dada de la primera hora, a escepcion del primer cuarto de hora que el Reglamento consagra a los asuntos de fácil despacho.

El señor PEREIRA.—Podria destinarsele a ese proyecto el tiempo que quede libre en la primera hora de las dos sesiones.

El señor CORREA BRAVO.—En efecto, señor Presidente; creo que no habrá inconveniente para destinar al proyecto que crea la Aduana de Santiago todo el tiempo que quede libre en la primera hora de las sesiones del lunes i del martes.

Aun mas, señor Presidente, pediria que se acordase destinar al proyecto, en todas las sesiones de la semana próxima, el tiempo que quede disponible en la primera hora de ellas.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Es que no hai tiempo disponible en la primera hora, señor Diputado.

Terminados los incidentes de primera hora, no cabe otra cosa que pasar a la segunda hora para tratar del proyecto que forma la orden del dia.

El señor CORREA BRAVO.—I si no ha incidentes o si los incidentes son breves, ¿no queda tiempo disponible en la primera hora? ¿No podria destinarse este tiempo disponible al proyecto en cuestion?

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Para esto se requeriria, honorable Diputado, acuerdo unánime, i este acuerdo habria que tomarlo en cada sesion en que se propusiera esa idca.

El señor CORREA BRAVO.—Lo dejo, entónces, para otra dia.

Valgamos a lo ménos, la buena intencion.

Orden del dia

El señor ALEMANY.—¿Cuál es la orden del dia en la presente sesion?

El señor SECRETARIO.—La cuestion económica, señor Diputado.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—La cuestion económica ocupa la orden del dia de todas las sesiones ordinarias i extraordinarias.

Cualquiera innovacion que se propusiera requeriria los dos tercios, por estar ya iniciada la discusion del proyecto económico.

El señor ALEMANY.—Pero, segun recuerdo, hace mas o ménos quince dias se acordó destinar la orden del dia de los sábados, alternadamente, a las solicitudes particulares de gracia i a las de carácter industrial.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Sí, señor Diputado; pero, por indicacion del honorable señor Zañartu don Enrique, se acordó destinar la orden del dia de este sábado a la cuestion económica.

Para la sesion del sábado próximo sí que rejirá el acuerdo anterior de la Cámara respecto de las solicitudes industriales o de gracia.

El señor ALEMANY.—¿Rije entónces ese acuerdo para la semana próxima?

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Sí, honorable Diputado.

Puente en Viña del Mar

El señor CORREA BRAVO.—Voi a aprovechar la presencia del honorable Ministro de Industria i Obras Públicas para rogar a Su Señoría que me diga por qué no se ha ordenado todavía la construccion de un puente carretero en Viña del Mar, que es una obra muy necesaria.

Los estudios de esta obra están hechos i hai fondos en el presupuesto para llevarla a efecto.

Le rogaria al honorable Ministro averiguase lo que haya sobre esto.

No deseo que ahora mismo me conteste Su Señoría.

El señor URREJOLA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Voi a dar una respuesta inmediata al señor Diputado, aunque Su Señoría ha tenido la benevolencia de darme tiempo para que le conteste.

Está ya dictado el decreto para mandar ejecutar esa obra.

El contrato está ya celebrado i la construccion

cion del puente empezará lo mas pronto posible.

Este es el primer ensayo de construccion de puentes de cemento reforzado que se hará en el pais.

La construccion de este puente la hará una casa holandesa, única especialista en esta clase de obras, con la cual se ha contratado privadamente....

El señor CORREA BRAVO.—¿Entonces no se ha pedido propuestas públicas?

El señor URREJOLA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Nó, señor; se trata del primer ensayo para construir en Chile puentes de esta naturaleza; i no hai otra casa que haga esta clase de construcciones. La propuesta de esta casa ha sido bastante estudiada por el Ministerio ántes de hacerse el contrato.

Por lo demas, los vecinos han contribuido con treinta mil pesos para ayudar a pagar la construccion de este puente, lo que disminuye el gasto que debió hacer el Estado en un veinte o veinticinco por ciento.

La viruela en Malleco

El señor GUERRA.—Aunque ya parece majadería, me voi a permitir rogar al señor Ministro de Hacienda o a alguno de sus colegas presente en la Sala, que tenga a bien transmitir al señor Ministro del Interior mi deseo de que Su Señoría dedique atencion preferente al desarrollo que está tomando la viruela en la frontera.

He recibido comunicaciones de Collipulli en que se me anuncia que la viruela ha aparecido en aquel departamento, sobre todo en la subdelegacion de Ercilla, que es de bastante importancia por su poblacion i comercio.

La causa del alarmante desarrollo que ha tomado la viruela en la frontera ha sido el descuido i la lenidad con que ha procedido el Gobierno.

La viruela apareció allí en diciembre o enero próximo pasado, i el Gobierno vino a destinar fondos para combatirla solo hace dos o tres meses, cuando ya habia tomado enorme desarrollo.

Se dice que la epidemia ha menguado mucho en Traiguén, pero es lo cierto que hai todavía en el lazareto treinta o treinta i cinco atacados, cifra relativamente mui crecida para una poblacion poco numerosa.

Ruego, pues, al señor Ministro de Hacienda que se sirva transmitir a su colega del Interior mi deseo de que envíe allí médicos i

los recursos necesarios para atacar con energía el flajelo.

Como decia, en Collipulli se carece en absoluto de los elementos indispensables.

El señor SUBERCASEAUX (Ministro de Hacienda).—Ya otro honorable Diputado me habia anunciado el aparecimiento de la viruela en Rengo, i a pesar de que este asunto no concierne al Ministerio de mi cargo, tendré el mayor gusto en transmitir estas observaciones, junto con las que ha formulado el honorable Diputado por Collipulli, al señor Ministro del Interior.

Ferrocarril de Quínquimo a Papudo

El señor ALEMANY.—He tenido ocasion de imponerme del incidente promovido en el Honorable Senado por el honorable Senador señor Cifuentes sobre la seccion de Quínquimo a Papudo del ferrocarril de Rayado a Papudo.

El honorable señor Cifuentes manifestó en ese incidente su sorpresa por el hecho de no haberse contratado los trece o catorce kilómetros de la seccion de Quínquimo a Papudo, cuya ejecucion costaria cuatrocientos o quinientos mil pesos.

Ademas, para iniciar esos trabajos se consultan en el presupuesto del año actual trescientos mil pesos.

Al contestar el señor Ministro las observaciones del honorable Senador por Santiago, señor Cifuentes, hizo presente que ese ferrocarril formaba parte del ferrocarril longitudinal i que estaba contratado el estudio de aquellos catorce kilómetros con una compañía belga o alemana.

Yo creo que, o el señor Ministro ha incurrido en error o ha incurrido en este error la oficina informante.

La lei de febrero del presente año, que autoriza al Ejecutivo para contratar los estudios del ferrocarril longitudinal, establece de un modo claro i esplicito que tales estudios serán de La Ligua al norte, i en manera alguna pueden considerarse en ella incluidos los estudios de los catorce kilómetros entre el punto llamado Quínquimo i el puerto de Papudo. I era natural que no entraran en aquella lei estos catorce kilómetros porque están ya definitivamente estudiados.

Hai otros diez kilómetros de este mismo ferrocarril de Rayado a Papudo que han sido contratados por el Sindicato de Obras Públicas.

¿Cómo podrian, pues, estos ferrocarriles estar comprendidos en el longitudinal cuando

el de diez kilómetros de longitud está contratado i el de catorce se encuentra ya definitivamente estudiado?

Por esto creo que hai en esta materia un error de concepto de parte de la Direccion de Obras Públicas.

Me parece, por lo tanto, que, dados los antecedentes que deben existir en esa Direccion, los estudios hechos por el ingeniero señor Izquierdo i por varias otras comisiones de ingenieros, el Gobierno puede, dentro de las facultades que le confiere la citada lei de febrero último, contratar inmediatamente, por medio de propuestas públicas, la construccion de la seccion de catorce kilómetros a que me he referido, la cual podria estar concluida en seis meses. Se realizaria así una obra que servirá para dar salida fácil al mar a los productos de la rica provincia de Aconcagua.

El señor Ministro puede pedir propuestas inmediatamente, i espero que Su Señoría tendrá a bien así ordenarlo.

El señor URREJOLA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—El honorable Diputado que deja la palabra, al pedirme que me ocupe del ferrocarril de Papudo, se ha referido a un incidente que provocó en el Honorable Senado el honorable Senador por Santiago, señor Cifuentes, i en el cual tomó parte el Ministro que habla.

El honorable señor Cifuentes, guiado por los mismos buenos propósitos que animan al señor Diputado, con tanto entusiasmo como Su Señoría, manifestó la necesidad de que el Gobierno pidiera propuestas para construir a la brevedad posible esa seccion del ferrocarril de Rayado a Papudo.

El señor ALEMANY.—Ese ferrocarril está ya contratado.

El señor URREJOLA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Se refirió el señor Senador a la parte del ferrocarril de Rayado a Papudo que está aun sin contratarse.

El señor ALEMANY.—Solo una parte de este ferrocarril está sin darse a contrato, la seccion de Quínquimo a Papudo.

El señor URREJOLA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Por eso es que me he referido a una seccion del ferrocarril de Rayado a Papudo, que es el nombre con que todo ese ramal es conocido:

Este ramal tiene una parte o seccion comun con el ramal que va de Los Vilos a Trapiche. Esta parte comun a ambos ramales es la que se ha contratado con el Sindicato de Obras Públicas; pero la peticion del honorable señor Cifuentes se refirió, lo mismo que la de Su Señoría, a la seccion del ferrocarril

de Rayado a Papudo, comprendida entre Quínquimo i el puerto ya nombrado.

Yo manifesté en el Senado al honorable Senador por Santiago que esta seccion de Quínquimo, que es el punto donde se bifurcan las líneas a Papudo i Trapiche, ha sido incluida en el contrato celebrado por el Gobierno con los sindicatos belga i aleman para efectuar los estudios del ferrocarril longitudinal i sus ramales. No dije que hubiera sido incluida en el proyecto de contrato de construccion sino que en el contrato de estudios del ferrocarril longitudinal i sus ramales.

Manifesté entónces al honorable Senador por Santiago, como manifiesto al honorable Diputado de Cañete, que nada se ganaria con apresurar la construccion del ferrocarril de Quínquimo, que es el punto, como digo, donde se bifurcan las dos líneas, cuando la seccion de Quínquimo a Rayado está construyéndose por parte del Sindicato de Obras Públicas.

¿Cómo podria iniciarse sobre la marcha i en buenas condiciones la construccion del ferrocarril de Quínquimo a Papudo, cuando está en manos de una empresa distinta la seccion de Quínquimo a Rayado?

Para llevar todos los materiales i elementos para construir la seccion de Quínquimo a Papudo seria necesario que estuviera entregada al tráfico la línea en construccion entre Rayado i Quínquimo.

Por eso manifesté al honorable señor Cifuentes que, dado el resultado bien triste que han producido los contratos sobre construccion de pequeñas secciones de ferrocarriles con empresarios que cuentan con poco capital, valia mas que diera un poco de tregua a sus anhelos de ver terminado este ferrocarril i esperara la conclusion de los estudios que del ferrocarril longitudinal i sus ramales hacen actualmente los sindicatos belga i aleman.

Si el Congreso aprueba el proyecto que autoriza el contrato de construccion con uno de estos sindicatos, estoí cierto que de este modo el honorable Diputado de Cañete habrá de ver realizados sus anhelos por la comunicacion pronta por ferrocarril del puerto de Papudo con la línea central.

Si entregáramos la construccion de este ramal a contratistas pequeños, veríamos retardarse quien sabe por cuánto tiempo la realizacion de esta obra. Si alguno de estos sindicatos, cualquiera que fuese, contratara la obra, habria de iniciar la construccion inmediatamente, la construccion del ramal de Papudo a Quínquimo, porque cuentan con todos los capitales i elementos necesarios; i ademas,

como es Papudo el puerto mas cercano de la parte donde se proyecta iniciar el ferrocarril longitudinal, siendo como es de fácil acceso, seria ése el puerto por donde se desembarcarian los materiales i elementos para la construccion de la obra.

El honorable señor Cifuentes quedó satisfecho, quedó mui contento con las esplicaciones que le di en aquella ocasion.

El señor MEEKS.—Solo deseo preguntar al señor Ministro de Obras Públicas si tiene el propósito de contratar la construccion del puente sobre el estero de Viña del Mar; pero no insisto, porque en este momento me dicen que Su Señoría habia dado ya respuesta a esta pregunta.

El señor ALEMANY.—He oido con atencion las esplicaciones que ha dado el señor Ministro con respecto a este pequeño ramal de catorce kilómetros de Quinquimo a Papudo. Pero siento decirle al señor Ministro que las esplicaciones i fundamentos de Su Señoría para retardar la construccion del ferrocarril a que me refiero, no me satisfacen ni me producen el convencimiento que llevaron al ánimo del honorable Senador por Santiago, señor Cifuentes.

Precisamente, el hecho de estar ya contratados unos diez kilómetro de ese ramal con el Sindicato de Obras Públicas.

El señor URREJOLA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Son seis kilómetros.

El señor ALEMANY.—Creo que son diez, señor Ministro; pero la cifra exacta no es lo principal, sino que el hecho de existir un contrato sobre una parte o seccion de ese ferrocarril tiene que ser necesariamente una dificultad para el Sindicato aleman o para quien se haga cargo de la construccion de la seccion de Quinquimo a Rayado i del ferrocarril longitudinal, porque este concesionario tendrá que dar principio a sus trabajos por el puerto de Papudo, i en la medianía de este trayecto tendrá que encontrarse con el otro contratista que le obstaculizará el paso. De tal modo que no se avanzará nada con entregar esa seccion o parte de ella a este Sindicato aleman, pues para llegar a la línea central tendrá que pasar por la seccion de Quinquimo a Rayado.

Si, pues, por la causa indicada habria de encontrarse detenido en sus trabajos el nuevo concesionario durante diez meses o mas, con perjuicio para sus intereses ¿por qué no decretar desde luego su ejecucion?—De esta manera se facilitaria la construccion del longitudinal mismo.

Por otra parte, no veo la conveniencia de

encargar i pagar de nuevo los estudios de esta seccion del ferrocarril a Papudo al Sindicato aleman estando ya hecho estos estudios por distinguidos ingenieros desde el mes de febrero último.

Para evitar las dificultades apuntadas, i que no se retarde la construccion de esta línea, convendria, a mi juicio, que ésta se haga por administracion, o bien, por propuestas públicas.

Reflexione sobre este particular el honorable Ministro, i verá que es mas conveniente cualquiera de estos dos arbitrios.

El señor URREJOLA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Lo pensaré mejor, si es posible.

El señor ESPINOSA JARA.— Aunque tengo el honor de representar en esta Cámara al departamento que este ferrocarril va a servir, abrigo una opinion diametralmente contraria a la del honorable Diputado por Cañete.

Considero, señor vice-Presidente, que el verdadero interes de aquella zona está en que la Compañía que se haga cargo de la construccion del longitudinal sea la que haga tambien la seccion de Papudo a Rayado: De lo contrario, se demorará hasta las calendás griegas la construccion de esta obra tan indispensable para el acarreo de los valiosos productos de los valles comprendidos en esta riquísima zona.

Por otra parte, una esperiencia desgraciada nos aconseja no hacer estos contratos pequeños, pues no se concluyen nunca. Como ejemplo tenemos el ferrocarril de Rayado a Trapiche, cuyos estados de pago mensuales no exceden de cinco mil pesos; lo que manifiesta que los trabajos marchan con suma lentitud.

Por este motivo creo que el ferrocarril de Quinquimo a Papudo, en poder del Sindicato chileno, se eternizaria hasta las calendás griegas, i no llegaria nunca a Papudo.

El señor ALEMANY.—Yo no abogo por esta Compañía i por esto he dicho que se puede hacer la obra por administracion o por propuestas públicas.

El argumento de Su Señoría tampoco prueba nada, porque con igual fundamento puede sostenerse que el Sindicato aleman tambien demorará hasta las calendás griegas la seccion de Rayado a Quinquimo.

El señor ESPINOSA JARA.—Yo he entendido bien las observaciones de Su Señoría; pero aprecio las cosas de un modo diverso, i creo que hai interes de parte del mismo contratista que construya el ferroca-

rril longitudinal, en que tome tambien a su cargo la seccion a Papudo, el que terminará seguramente los trabajos mas prontos i en mejores condiciones, porque esa Empresa tendrá el dinero i los demas elementos necesarios para el trabajo, i como ese ramal es indispensable para el acarreo de materiales para el longitudinal, esa Empresa estará interesada en que se construya con la mayor rapidez posible.

Seria, pues, un perjuicio para los intereses de la localidad que trata de servir el señor Diputado pedir propuestas públicas desde luego para la construccion de este ramal.

Por mi parte, pido al señor Ministro que aplaque la peticion de propuestas públicas hasta que se resuelva lo relativo al ferrocarril longitudinal: si se construye este ferrocarril, debe comprenderse en el contrato la seccion a que me refiero; si no se construye el longitudinal, entónces habrá llegado el caso de pedir propuestas públicas por separado para la construccion del ramal a Papudo.

El señor ALEMANY.—Siento, por los intereses del departamento que representa el honorable Diputado, que Su Señoría pida el aplazamiento de una obra indispensable para las necesidades de la agricultura i de la minería de esa importantísima zona.

Los fundamentos aducidos por el señor Diputado manifiestan que deben construirse desde luego estos doce kilómetros: dice Su Señoría que la construccion de los nueve o diez kilómetros contratados por el Sindicato de Obras Públicas marcha con mucha lentitud, a pesar de ser la parte mediterránea, i cree que, entregado la otra seccion al Sindicato Belga o al que se haga cargo de la construccion del longitudinal, ella se terminaria con gran rapidez.

Si la primera parte de este ferrocarril, contratada por el Sindicato de Obras Públicas, no es construida hoi por hoi, ¿cómo cree que el Sindicato Belga o el Aleman pueda construir mas rápidamente los otros doce kilómetros?

Sucedará que el Sindicato chileno no dejará pasar los rieles i demas materiales que necesite la otra Compañía, lo que demorará la terminacion de esa obra por cuatro años o mas.

El señor URREJOLA (Ministro de Obras Públicas).—Se le cancelaria el contrato.

El señor ALEMANY.—Pero no se puede hacer esto, sino por causa justificada.

El señor URREJOLA (Ministro de Obras Públicas).—Entónces seria materia de juicio.

El señor ALEMANY.—Podria decir el contratista que no habia operarios o esplicar la demora de cualquiera otra manera.

Esta es, pues, una materia elástica, i hai conveniencia en entrar desde luego a construir estos catorce kilómetros por administracion o por propuestas públicas, principiando por Papudo, que es el punto donde pueden con poco costo desembarcarse los materiales.

No tengo intereses vinculados al departamento de Petorca, ni soi representante de esa provincia; pero siento que el honorable señor Espinosa haya sido quien ha puesto una verdadera lápida sobre este ferrocarril.

El señor ESPINOSA JARA.—He dado pruebas a la Cámara de que siempre he trabajado por que este ferrocarril se construya; de modo que el cargo que formula el honorable Diputado no es justo; i no necesito levantarlo, porque todos saben en la Cámara que tengo verdadero interes en que se construyan todos los ferrocarriles que sea posible, i en especial, los que van a beneficiar a la rejion del norte, que es la que se encuentra mas privada de este beneficio.

Pero deseo que las cosas se hagan bien, i no que un contratista se encargue de nueve kilómetros i otro de catorce; porque así no se llega nunca a un resultado rápido i feliz.

Yo quiero que una empresa séria, responsable, tome la obra por su cuenta.

Conozco un poco mas que el honorable Diputado cómo se están haciendo los estudios de los ferrocarriles del norte.

He visitado los lugares mismos donde está haciendo sus estudios la comision belga i alemana, i he visto con asombro, con verdadera admiracion, la forma en que se llevan a cabo.

Estudios que se hacian en seis meses, los hacen estas comisiones en quince dias.

Estos sindicatos traen un personal completo e idóneo i seria para ellos una verdadera travesura este ferrocarril a Papudo, que estoi seguro concluirian en seis meses, i estoi tambien seguro de que los pequeños contratistas, con su falta de recursos, su escasez de personal técnico i todas las dificultades de su mala administracion, no lo acabarian ni en cuatro años.

Como representante de este departamento creo que obro bien aceptando que se aplaque la obra por dos meses, a fin de que se lleve a efecto cumplidamente.

Si se realiza el longitudinal, este ferrocarril se hará porque será absolutamente necesario para el trasporte de los elementos precisos a su construccion; i si el longitudinal no se lleva a efecto, acompañaré al señor Alemany.

El 1.º de octubre, es decir, en poco mas de dos meses, deben presentar sus estudios los sindicatos belga i aleman; i entónces veremos si el Congreso autoriza la construccion del longitudinal.

Por lo demas, yo creo que en caso de no tomarlo uno de los sindicatos del longitudinal, convendria que quedara todo este ferrocarril en manos de un solo contratista, porque es hasta ridículo que una línea tan corta, de veintitantos kilómetros, esté a cargo de dos contratistas.

Competencia de los ingenieros chilenos

El señor MEEKS.—Llama la atencion oír constantemente en esta Cámara opiniones depresivas para el personal técnico que se forma en nuestra Universidad.

No me esplico cuál es el propósito que induce a muchas personas, que no conocen probablemente ese personal ni sus aptitudes, afirmar como un axioma que los ingenieros aprobados en nuestra Universidad son incompetentes.

Hai aquí talvez un error, bien intencionado sin duda: el deseo patriótico de que estos estudios se hagan en forma perfecta.

Pero de lo que siempre se está oyendo se desprende que mantenemos una Universidad, que importa al Estado cientos de miles de pesos al año, que viene a resolverse en un costo anual de cuatro o cinco mil pesos por cada alumno, i que está proporcionando un personal incompetente.

Vale mas que suprimamos la Universidad. ¿Para qué hacer estos gastos?

Si los ingenieros que en ella hacen sus estudios son ineptos e incompetentes hasta el punto de ser incapaces de realizar el estudio del trazado de un ferrocarril, que es la obra mas sencilla para un profesional, es evidente que la organizacion de los estudios universitarios adolece de defectos que será preciso subsanar.

El estudio de un trazado no ofrece dificultad de ninguna especie; es lo mas elemental en la profesion, i sin embargo, se dice que nuestros ingenieros no son capaces de realizar este trabajo.

Yo creo que estos cargos son casi siempre infundados e injustos, i por eso estimo que es necesario ponerle coto a la difamacion i desprestijio a nuestros profesionales.

Algo parecido ha sucedido con los trabajos de puerto, i se han gastado cientos de miles de pesos en honorarios a ingenieros es-

tranjeros; i básteme citar un caso concreto de uno de los ingenieros que ha tenido mas fama entre nosotros, para manifestar que no tenían fundamento.

El señor Kraus ha presentado estudios muy bien impresos, con muchas láminas i detalles; pero resulta que estos estudios no son sino el conjunto, la compilacion ordenada de seis o siete estudios efectuados por ingenieros chilenos, entre ellos, uno de nuestros mejores ingenieros i almirante de nuestra Armada.

Cada uno de estos ingenieros ha estudiado una parte de nuestra bahía i ha propuesto un proyecto.

Pues bien, el señor Kraus ha reunido estos diversos estudios i ha formado con ellos un conjunto; pero ¿ha propuesto algo nuevo, algo que no se habia ideado o ha llegado en sus estudios a donde no habian llegado los ingenieros chilenos?

Por cierto que nó: entónces ¿dónde está la incompetencia de nuestros ingenieros chilenos para la construccion de puertos?

Si una notabilidad como el señor Kraus no ha encontrado nada mas allá de lo hecho por los ingenieros chilenos, i si lo hecho por ese ingeniero está bien hecho, el señor Kraus no ha tenido mas ciencia ni prevision que nuestros compatriotas.

Respecto a ferrocarriles, se acaba de decir que los ingenieros chilenos demoran seis meses en un estudio que los extranjeros hacen en quince dias.

Me imagino que esta frase se ha escapado al señor Espinosa como una figura de retórica, porque no se puede concebir que haya jenio tan sobresaliente que haga en quince dias un estudio en que un ingeniero chileno demora seis meses.

Hemos tenido tambien eximios profesores extranjeros para el ramo de ingeniería, i ¿qué ha resultado?

Que una gran parte del tiempo no han podido esos profesores asistir a la Universidad a desempeñar sus cursos, que han tenido que desempeñar ingenieros chilenos.

Durante meses enteros han reemplazado a esos sabios extranjeros jóvenes chilenos, i esos eximios profesores han debido declarar que esos jóvenes han hecho las clases con tanta ciencia i espedicion como ellos mismos.

No es, pues, efectivo que no haya preparacion en nuestros ingenieros, i yo deseaba levantar este cargo, porque considero en extremo grave que nosotros mismos desprestijemos a la Universidad de Chile i a los

alumnos que ella considera aptos para ejercer la profesion.

Si éstos no supiesen ni dirigir un trazado de los ferrocarriles, habria llegado el momento de cerrar la Universidad.

I no estaria distante de proponer el nombramiento de una comision de investigacion para que averigüe si son efectivos o nó los cargos que se traen aquí contra los profesionales chilenos.

Ha llegado el momento de no seguir tolerando esta campaña de desprestijio que se lleva a efecto contra la Universidad i sus alumnos.

Si no tenemos ingenieros aptos hai que tomar medidas para que lo sean: que se les envíe en masa a Estados Unidos o que se establezcan otros cursos; pero es necesario que de cualquier modo se formen buenos ingenieros, porque el pais los necesita.

Algo hai que hacer.

Tenemos cincuenta o cien jóvenes que tienen a su cargo muchas obras públicas del pais, i si no están preparados, esas obras resultarán seguramente malas o defectuosas.

No debemos dejar pasar un solo dia mas sin averiguar si los ingenieros chilenos son o no competentes; si lo son, para hacerles justicia; si no lo son, para darles la ciencia o la competencia que les falta.

Yo ruego al señor Ministro que tome este asunto entre manos i averigüe lo que hai a este respecto para que nos diga si los ingenieros son o no competentes para hacer cualquiera el estudio de un trazado de ferrocarril.

El señor ESPINOSA JARA.—He oído con sorpresa al señor Meeks, porque yo no he dicho que los ingenieros chilenos sean incompetentes.

Tenemos en la Direccion de Obras Públicas ingenieros que hacen honor a la Universidad, ingenieros distinguidos, pero desgraciadamente son pocos.

Por esto ocurre que para hacer los estudios de un ferrocarril, nunca se puede nombrar el personal necesario, i cuando se llega a nombrar, nunca faltan resoluciones del Gobierno, por empeños de Senadores o Diputados que lo obliga a abandonar sus trabajos en la mitad del camino para hacer el trazado por otra parte o para ir a desempeñar otra labor.

En fin, señor, que sea por falta de organizacion o por mala administracion, el hecho es que nunca los estudios se terminan con la oportunidad debida.

No he querido pues, hacer cargos a los ingenieros chilenos, cuya competencia me com-

plazo en reconocer; me he limitado a establecer un hecho que puede tener diferentes causas.

A este respecto, me bastará citar un caso. Los estudios del ferrocarril de Cabildo a Choapa han demorado diez años.

El señor MEEKS.—Lo mismo ha pasado con todos los ferrocarriles del pais; está todo estagnado.

El señor ESPINOSA JARA.—I esos estudios no están terminados aun.

Prinero, se presentó un ante-proyecto del señor Vergara Montt. El señor Vergara habia hecho estudios mui detenidos i completos sobre la base de su ante-proyecto bien se habria podido iniciar la obra; pero despues se dijo que era deficiente, que no estaba completo.

Se nombró otra comision; pero ésta no entraba aun de lleno a desempeñar su labor, cuando fué trasladada a otra parte.

Seis meses mas tarde vino otra comision que avanzó mui poco.

El resultado fué que en diez años no se tenían aun estudios definitivos del ferrocarril de Cabildo a Choapa.

Pues bien, llega ahora la Compañía belga i alemana con todos los elementos necesarios, con un personal numeroso, veintisiete ingenieros...

El señor MEEKS.—¿No hai entre ellos ingenieros chilenos?

El señor ESPINOSA JARA.—Dos, señor Diputado.

Esta comision ha hecho los estudios en uno o dos meses.

¿Qué demuestra esto?

No digo yo que estos hechos demuestren falta de competencia de los ingenieros chilenos; no les hago cargos a éstos, ni digo que son incompetentes. Nó, señor Diputado; yo atribuyo esta demora a la desorganizacion administrativa que hemos tenido, a la faltade un rumbo fijo del Gobierno en lo relativo a los estudios para la ejecucion de las obras públicas.

Se nombra a una comision de ingenieros para estudiar la ejecucion de tal o cual obra; se ponen éstos al trabajo, i cuando ya lo tienen avanzado, se llama a uno o dos para que vayan a otra parte. De esta manera, los estudios se paralizan i no se terminan nunca.

Voi a referirme, entre otros, a un caso, del cual tengo conocimiento personal.

Despues de muchos afanos conseguí que se mandasen practicar los estudios de un ramal de Cabildo a Petorca i Chincolco. Se nombró una comision de ingenieros, entre los cuales

se contaba el señor Prado Amor. La comision debia terminar su cometido en seis meses. Cuando solo le faltaban dos meses, se suspendieron sus trabajos, i los apuntes i estudios que tenian en cartera quedaron abandonados i, en buenas cuentas, perdidos.

En esta forma, con tal desorden administrativo, todo estudio se perturba i es infructuoso.

Es natural que las compañías estranjeras, que traen un numeroso personal de ingenieros, bien organizado i bien remunerado, hagan mejor i de una manera mas espedita sus trabajos. El que así suceda i el que no ocurra lo mismo con los trabajos a cargo de comisiones de ingenieros del Gobierno, no va en desdoro de los ingenieros chilenos, a quienes yo conceptúo,—al revés de lo que se me atribuye por el honorable Diputado por Rere,—distinguidos i competentes.

Lo que pasa es por efecto de la desorganizacion administrativa i porque no hai al servicio del Gobierno el número suficiente de ingenieros chilenos.

¿No estamos viendo que la industria privada los reclama i, pagándoles mejores sueldos, los obliga a retirarse, hasta el extremo de que, en ménos de tres años, han renunciado cincuenta i dos ingenieros chilenos, sin que el Gobierno se haya preocupado de nivelar los sueldos de sus ingenieros con los que les pagan las empresas particulares a fin de no perder sus servicios?

El honorable señor Meeks no ha entendido bien, pues, mis observaciones, que no se referian a la falta de competencia de los ingenieros chilenos, sino a la falta de ingenieros i a que no se les radica en un trabajo hasta terminarlo, sino que se les cambia constantemente, de donde resulta que los trabajos marchan a paso de carreta i no se terminan nunca.

El señor URREJOLA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Pido la palabra.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Pido la palabra.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—La ha pedido ántes el honorable Ministro de Industria.

Puede usar de la palabra Su Señoría.

El señor URREJOLA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Como el honorable Diputado por Rere me hizo la pregunta de si opinaba como el honorable Diputado por Petorca, en cuanto a la competencia de los ingenieros chilenos, debo decir que tengo la satisfaccion de corroborar la opinion que acaba

de manifestar el honorable Diputado que deja la palabra.

Felizmente, i para honor de la Universidad de Chile, han salido de sus aulas un considerable número de jóvenes ingenieros, muy aptos i competentes para toda clase de trabajos públicos o particulares, que se han ocupado no solo en los que se refieren a construcciones de ferrocarriles sino en las obras mas importantes de la República.

Como decia el honorable Diputado, el inconveniente no está en la falta de competencia de los ingenieros, sino en la escasez de personal para la atencion de las diversas obras públicas.

De ahí proviene que las comisiones que se nombran, mas o ménos completas, se disminuyen, i hai que trasladar dibujantes, niveladores, etc., de una a otra parte; o, en otros casos, quedan incompletas, porque los ingenieros se retiran para servir a la industria privada.

Ahora, acogiendo la insinuacion un poco dura que ha hecho al Gobierno el honorable Diputado por Petorca, a propósito del desbarajuste que advierte Su Señoría en los estudios i a su falta de concentracion, como tambien a las mejores expectativas que ofrece a los ingenieros la industria privada, debo decirle a Su Señoría que el Ministro que habla se ha preocupado de nivelar los sueldos de los ingenieros fiscales ocupados en los estudios de ferrocarriles con los de otras secciones, a quienes se han mejorado sus sueldos.

Los jóvenes ocupados en los trabajos del alcantarillado i en los ferrocarriles ganan sueldos superiores en un treinta o cuarenta por ciento a los que tienen los ingenieros de la Direccion de Obras Públicas.

Por este motivo el Ministerio de mi cargo, creyendo de justicia terminar con esta situacion, deprimente para algunos servidores públicos, i holgada para otros, se prepara a presentar un proyecto que equipare estos sueldos.

El señor MEEKS.—Pido la palabra.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Tiene la palabra el honorable Diputado por Angol, que la habia pedido con anticipacion.

Planta del Ejército

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU. Yo únicamente deseaba pedir a la Mesa que tuviera a bien agregar a la tabla de fácil despacho el proyecto que reorganiza la planta del Ejército.

Este proyecto es de suma importancia, i estoi seguro que la Cámara ocupará solo algunos minutos en su despacho.

El señor RUIZ VALLEDOR.—Me adhiero con mucho gusto a la peticion que ha hecho el honorable Diputado por Angol.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Como miembro de la Comision puedo decir a la Cámara que estimo que el proyecto a que se ha referido el honorable Diputado por Angol es de fácil despacho i de urgencia, por lo que lo anuncio para ser tratado en el primer cuarto de hora de la sesion próxima, a continuacion de lo que está ya anunciado.

Competencia de los ingenieros chilenos

El señor MEEKS.—Celebro sobremedra haber provocado la declaracion que ha hecho el señor Ministro de Obras Públicas i felicito a Su Señoría por la forma levantada e hidalga de que Su Señoría ha contestado las observaciones del señor Espinosa Jara.

Estimo que las observaciones hechas por el honorable señor Espinosa respecto a la mala administracion del pais son justificadas, en parte, pero no pueden hacerse estensivas al actual Ministerio ni ménos a la época en que Su Señoría desempeñó la cartera de Obras Públicas.

Tengo el convencimiento que tanto Su Señoría como el actual Ministro de Obras Públicas han desempeñado su puesto en forma correcta, patriótica i progresista.

El señor ESPINOSA JARA.—Digalo Su Señoría por el actual Ministro solamente.

El señor MEEKS.—I tambien lo digo por Su Señoría, i con mucho gusto.

Cuando se trata de ingenieros chilenos, señor, se les pone toda clase de obstáculos, cuando se desea contratarles; mientras que a los ingenieros extranjeros se les da toda clase de facilidades.

El material traído para hacer los estudios del longitudinal es imposible que sea mejor que el que tiene el Gobierno.

El Gobierno tiene todos los instrumentos i materiales necesarios para ejecutar estos trabajos en la mejor forma que es posible hacerlos.

Saben mis honorables colegas que en los estudios del ferrocarril longitudinal se han gastado como dos millones en el trascurso de varios años, de manera que no es extraño que los ingenieros belgas i alemanes puedan marchar con rapidez en sus trabajos desde que les bastará reunir todos esos estudios i com-

probarlos o rectificarlos sobre el terreno, tarea sumamente fácil si se la compara con la de hacer estudios en una rejion que es absolutamente desconocida.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Ha terminado la primera hora.

La situacion económica

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Continúa la segunda discusion del artículo 1.º del proyecto económico de la Comision especial conjuntamente con las indicaciones que se han formulado en las sesiones anteriores.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Si el honorable Ministro de Industria i Obras Públicas no tuviera dilijencias mui urjentes que lo llamaran fuera de la Sala, le suplicaria a Su Señoría que tuviese la atencion de oirme unas pocas palabras sobre un negocio del resorte del Ministerio de Obras Públicas i que se relaciona estrechamente con el artículo en discusion.

El señor URREJOLA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Con el mayor agrado complaceré a Su Señoría.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Deseaba, honorable señor Ministro, llamarla atencion de Su Señoría hácia algo que tiene estrecha relacion con el proyecto que se discute.

Estamos discutiendo en el artículo 1.º del proyecto de la Comision la idea de que los derechos aduaneros se paguen al contado i que todas las mercaderías importadas sean de despacho forzado, a escepcion de las que van de tránsito.

Actualmente el Fisco tiene para las mercaderías extranjeras espaciosos almacenes donde éstas quedan depositadas hasta por un año o mas de un año.

A propósito de los inconvenientes que esto trae al comercio, a la riqueza i a la produccion, queria pedir algunos datos al señor Ministro de Industria i Obras Públicas respecto de la negociacion que, segun mis noticias, está ya concluida entre un particular, concesionario de un muelle, de un ferrocarril i, en jeneral, de toda la bahía de Quintero, i una casa extranjera, me parece que norte-americana.

El concesionario a que me refiero es el señor Cousiño, quien traspasaria a una firma norte-americana casi podria decirse la propiedad de la bahía de Quintero.

Desearía saber si el señor Ministro tiene noticias a este respecto. Si no las tuviera,

desearia que Su Señoría siguiera por algunos momentos el curso de este debate para que se empapara en las ideas que voi a manifestar i buscara un remedio al mal que yo di-viso en esta negociacion de que se trata.

¿Tiene noticias el señor Ministro?

El señor URREJOLA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Ninguna, honorable Diputado; pero debo manifestar a Su Señoría que he oido a un particular espresar que el concesionario del ferrocarril a Quintero ha encontrado los capitales necesarios para iniciar estas obras.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Entónces, tenga la atencion el señor Secretario de pedir la lei relativa a esta concesion.

Miéntas está lei llega a mis manos, quiero hacer algunas consideraciones sobre el particular.

El Gobierno concedió a don Alberto Cousiño autorizacion para construir un ferrocarril de la estacion de la Calera o Nogales hasta la bahía de Quintero, con el derecho de construir allí una dársena, un muelle, cediendo todo el terreno necesario para atender el servicio de embarque i desembarque i para construir grandes almacenes destinados a recibir mercaderías, i, todavía, con el derecho de recorrer con sus trenes o equipajes una seccion de la línea de los ferrocarriles del Estado.

Un ferrocarril que partiera de Quintero i viniera a empalmar con la línea de los ferrocarriles del Estado en la Calera o en Nogales, seria un ferrocarril que, hablando así de memoria, pero seguro de no equivocarme en muchos kilómetros, economizaria a los remitentes de mercaderías al rededor de treinta i cinco kilómetros.

¿Le convendrá entónces al internador desembarcar su mercadería en Valparaiso donde el puerto es inseguro, donde los almacenes de aduana se hacen estrechos por la aglomeracion de los bultos, donde puede decirse que no hai muelles, donde la bahía está abierta a todos los vientos, donde los riesgos son muchos i mui graves? o ¿le convendrá desembarcarlos en Quintero, donde la Compañía Norte-Americana ofrecerá elementos de desembarque, donde las naves podrán atracar al muelle mismo, donde las mercaderías serán depositadas en vastos almacenes i de donde podrán ser acarreados en un ferrocarril que economizará treinta i cinco kilómetros a los destinatarios?

Es evidente que todos los internadores preferirán la línea del concesionario; i... entónces

vamos a ver sériamente amenazado nuestro comercio de Valparaiso.

Pero esto no seria tan grave, porque, por otra parte, nos tracia beneficios.

El puerto mas importante de nuestra costa vamos a entregarlo a casas extranjeras, que ojalá no fueran yankees.

Esta amenaza que vamos a tener frente a Valparaiso va a ser como un puñal clavado en la mitad del corazon.

Esto es lo que yo considero sumamente grave.

Creo que este problema es de tan vastas proporciones, que es tan importante, que el Gobierno, cualesquiera que sean las ideas que predominen en él, no puede abarcarlo en un momento dado en toda su importancia; pero debe tomarlo en inmediata consideracion para ponerle pronto remedio.

Para realizar esta obra nosotros tenemos los fondos necesarios en oro i en moneda corriente; en oro en Europa i en moneda corriente depositada en los bancos; i no es posible que entreguemos a una entidad extranjera la construccion i explotacion de un ferrocarril que tiene caracteres de la mas alta importancia nacional.

Esta lei concede a don Alberto Cousiño el uso gratuito de los terrenos fiscales, el uso i goce de las vías públicas, permiso para la construccion de puertos, el uso de las partes de bahías i playas indispensables para la construccion de dársenas, diques i demas obras anexas.

Figúrese la Cámara i tome nota el señor Ministro de la importancia tan grande que tiene para nuestro pais el carácter internacional que pudiera revestir una dificultad cualquiera que tuviéramos con estos vecinos tan poderosos, que van a vincularse con nuestro comercio i nuestra sociabilidad, que van a ser dueños de la mejor i mas valiosa rejion del pais.

Recuerde la Cámara lo que ocurrió el año 1891 durante la revolucion, cuando el ejército que venia a desembarcar en este mismo puerto de Quintero, se encontró seguido por los acorazados de la escuadra norte-americana que vijilaban los movimientos del ejército constitucional.

El ejército constitucional no encontró medio de impedir esta oficiosa escolta que le hacian los barcos norte-americanos.

A pesar de la gravedad de este hecho, pues, la presencia de los buques yankees era algo así como tener entre las filas un... un verdadero espía—no encuentro la palabra precisa que me corresponderia emplear, pero es ese

el espíritu de lo que quiero decir; habria sido duro decirles a los marinos yankees que nos molestaban.

I cuando el ejército revolucionario llegó a Santiago, nos encontramos con que se publicaron en todos los diarios telegramas de las autoridades de Valparaiso en que se decia: "el almirante de la escuadra norte-americana me avisa tal cosa respecto de los movimientos de los revolucionarios".

Tome nota la Cámara de la importancia que tendria para mañana, en el caso de una eventualidad, talvez no lejana, de un conflicto internacional, la proximidad de estos vecinos a los cuales les vamos a entregar todo lo que somos, todo lo que tenemos en Valparaiso.

No pretendo pedirle al señor Ministro una contestacion inmediata al respecto. El asunto es muy delicado i el señor Ministro no me podrá dar una contestacion con la amplitud necesaria. Me permito insinuarle la idea solamente, para que Su Señoría con el criterio de hombre de Estado que le es peculiar, se apresure a buscar alguna medida salvadora de esta situacion, que creo está llamada a comprometer o perturbar la seguridad de nuestro pais.

El señor MEEKS.—Me parece de tal gravedad, señor Presidente, este asunto que me atrevo a creer que talvez se haya exajerado un poco.

Yo creo que eso se habrá susurrado, pero no publicado en la prensa.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—I esta concesion nos pone en peligro de que estos hechos se repitan.

El señor VIEL.—Yo creo que Su Señoría está equivocado en la afirmacion que ha hecho.

El señor MEEKS.—Yo creo que la prensa no ha hecho la publicacion a que alude Su Señoría.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Ruego al honorable Diputado que se dirija a la Mesa.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—¡Bueno! Dirijiéndome a la Mesa digo al honorable señor Viel que los telegramas aludidos se publicaron en la prensa, i yo los he leído, lo que seria fácil de comprobar trayendo los diarios que se publicaron a raíz del triunfo de la revolucion.

En ellos apareció tambien la correspondencia telegráfica sostenida por el señor Bañados Espinosa i otros mas que se encontraron en Valparaiso, que, segun entiendo, estaban en poder del ilustre almirante Viel.

El señor MEEKS.—No creo que la prensa haya sido tan indiscreta.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Se cometieron indiscreciones mucho mayores en ese entónces i la discrecion se habia tirado por la ventana.

Como decia, honorable Presidente, la concesion se pone en el caso de que los derechos se transfieran a extranjeros, lo que no sé cómo pudo aprobar la Honorable Cámara.

El inciso 8.º de esa lei dice que el concesionario podrá traspasar los derechos a una persona o a una sociedad extranjera, a la que se impone como una condicion la de abandonar todo derecho a recurrir al amparo diplomático para solucionar las dificultades en que puede verse envuelta con el Gobierno de Chile.

Como ve la Honorable Cámara no se tomó siquiera la precaucion de que este traspaso se hiciera previa autorizacion del Presidente de la República.

El señor URREJOLA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Pero no se ha limitado el derecho de espropiar este ferrocarril. Creo tambien que el plazo de la concesion es solo de treinta años.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Es por setenta i cinco años, señor Ministro.

El señor URREJOLA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—I vencido este plazo, pasará a poder del Estado; i como nada se establece en órden a que el ferrocarril permanezca necesariamente por cierto tiempo en poder de sus constructores, en cualquier momento podrá el Estado espropiarlo.

El señor RIVERA (don Guillermo).—Ese es un derecho consagrado por la Constitucion.

El señor URREJOLA (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Cuando no se ha estipulado lo contrario.

El señor RIVERA (don Guillermo).—En todo caso, honorable Ministro; sobre las prescripciones constitucionales no hai ni puede haber lei que prevalezca.

El señor RICHARD. — Recuerdo que el proyecto del Senado daba al Gobierno la facultad de adquirir el ferrocarril cuando lo creyera necesario; pero esta Cámara aceptó la limitacion de esta facultad por haberse hecho presente que a los concesionarios no les convenia aceptar la lei en esa forma porque no iban a tener base bastante segura para buscar capitales en el extranjero, i entónces se convino en ello para que surtiera efecto. En este sentido se modificó el proyecto aprobado por el Honorable Senado, i se dejó subsistente, como es natural, el caso de espropiacion por utilidad pública.

El señor URREJOLA (Ministro de Indus-

tria i Obras Públicas).—Quería decir únicamente—ya que el señor Diputado por Angol me ha arraigado en este asiento, desde donde he tenido el gusto de oirlo—que si en esta lei no se establece la prohibicion de espropiar para el Fisco, cualquier temor de Su Señoría queda salvado por la disposicion constitucional que autoriza espropiar por razon de utilidad pública.

Si se produjera una situacion engorrosa o deprimente no tendria el Fisco mas que tomar el ferrocarril.

El señor ALESSANDRI.—Quiero levantar un cargo de conciencia.

Veo que están encontrando mala esta lei que concede el puerto de Quintero.

Yo voté este proyecto estimulado por la opinion del señor Fchenique, que fué su principal sostenedor en esta Cámara.

¿Escargo mi responsabilidad sobre los hombres del señor Diputado por Vichuquen.

El señor RICHARD.—¿I en qué consistiria lo malo?

¿En que tome el negocio una empresa yankee?

El señor ALESSANDRI.—Yo no digo que sea mala la lei; digo que caiga sobre el Diputado por Vichuquen la responsabilidad de ella.

El señor RICHARD.—Sobre toda la Cámara, que la aprobó, cae la responsabilidad.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Si fuera necesario introducir una sonda para darse cuenta del punto hasta donde llega el mal, basta con observar la actitud de algunos señores Diputados ante este negocio.

¿Dónde está el mal? pregunta el honorable Diputado por Quillota.

Pues, señor, entónces las observaciones que me ha oido la Cámara han sido, como decia el señor Concha en la sesion de ayer, una cataplasma sobre una pierna de palo.

El señor RICHARD.—He llegado un poco tarde al debate; de modo que si he preguntado que tiene de malo esta lei, es porque no sabia qué observaciones se habian hecho acerca de ella.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Solo así se esplica la actitud de Su Señoría. ¿Cómo no ha de tener gravedad que una sociedad extranjera venga a construir un puerto que será el mas importante de nuestro litoral, con derecho a hacer dársenas, muelles i todo jénero de almacenes e instalaciones, i todavía con facultad para construir un ferrocarril que vaya a empalmar con la línea central, con un ahorro de treinta i cinco kilómetros de vía con respecto a Valparaiso?

I no se me arguya que yo no quiero que se abarate el trasporte porque critico este ahorro de camino.

Pero es que este nuevo puerto competirá con Valparaiso i lo arruinará.

¿E modo que perderemos nuestro gran puerto nacional, i tendremos otro, de propiedad yankee, bien abrigado i defendido de todos los vientos. ¿No es ésta una mala situacion desde el punto de vista comercial, económica i nacional?

Dice el señor Ministro que esto se evitará espropiando ese ferrocarril, si se ve que hai algun peligro; pero creo que no es ése el estremo que se debe aguardar.

Comprendo que cuando llegue un peligro internacional, un conflicto con Estados Unidos, Su Señoría se sentirá tentado a espropiar la línea, pero el señor Ministro se descntiende de las ramificaciones o influencias que adquieren estas sociedades cuando se establecen en el pais.

Tendremos, a la vuelta de diez años, diez abogados de esa Compañía lo que dentro de nuestro criterio no tiene nada de particular... cada uno dirá que desde que es abogado, desempeña su profesion defendiendo juicios.

Bien, habrá diez abogados i despues diez Diputados elejidos por la Compañía, desde que es cosa corriente que cada gran Compañía se lance a elejir Diputados.

¿Es acaso esto una novedad? ¿Es acaso una novedad que cada vez que se verifican elecciones en Arauco, hai que saber previamente lo que piensa la Compañía de Curanilahue?

¿Es una novedad que cada una de estas Compañías se convierte en elemento político peligroso?

Hai, pues, en esta cuestion que tomar en cuenta un aspecto jeneral mui importante.

No se puede consentir que a las puertas de Valparaiso se establezca, en esta forma, un puerto extranjero; no somos un pais como la China para estar abriendo puertos a los rusos, a los franceses o a los ingleses.

¿Por ventura no tenemos medios de hacer chilenos estos puertos; nos hallamos en la situacion de atraso e inconsciencia en que se ha visto la China hasta hace poco?

Creo que nó.

Este es el punto de vista mas alto en que quiero que el señor Ministro coloque i estudie esta cuestion.

Repito que mi propósito es que el señor Ministro se digne tomar nota de estas observaciones, que no he querido hacer sino así.

dentalmente, i que no desearia que Su Señoría contestase en el acto.

Creo, pues, que talvez ha llegado el momento de ver modo de espropiar la concesion i los terrenos vecinos a la bahía de Quintero, para construir ahí el gran puerto de Chile.

Esta idea no es nueva: fué del glorioso Almirante Cochrane, de ese gran marino inglés, libertador de tres Repúblicas americanas

Estaba empeñado en la empresa de hacer de Quintero el primer puerto de Chile, i se detuvo ante una situacion de delicadeza personal i ante la calumnia, que es para los grandes hombres, lo que la sombra al roble!

Se consiguió pues, frustrar los propósitos de Cochrane, porque se dijo que ese grande hombre trataba de trasladar la importancia de Valparaiso a Quintero para beneficiarse él mismo, pues el Gobierno le habia regalado un fundo en ese lugar. Por esto no se construyó ahí el puerto.

Escusará el señor Ministro que lo haya detenido un momento para hacerle estas observaciones:

El señor URREJOLA (Ministro de Obras Públicas).—He oido a Su Señoría con el mayor gusto, i le prometo que estudiaré el asunto i que procuraré ponerme de acuerdo con Su Señoría para hacer un estadio mas concienzudo i satisfactorio.

El señor VILLEGAS (vice-Presidente).—¿Ha terminado el honorable Diputado por Angol?

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Nó, señor; quiero decir solo dos palabras mas, porque mi propósito no es detener el despacho de este artículo.

Únicamente para arrancar de las observaciones que he formulado la conclusion de que no es posible que estemos por mayor tiempo amenazados de esta situacion.

No es conveniente prolongar por mas tiempo al comercio de Valparaiso esta situacion de privilejio, para mantener durante un año sus mercaderías en almacenes fiscales en espera de mejores precios.

No hai almacenes fiscales, con este objeto, en ninguna parte del mundo.

I a este respecto voi a dar lectura a un telegrama que me ha llegado de Talcahuano, de una casa importadora cuyo nombre siento no poder dar a la Cámara.

Este telegrama dice:

“Insista en su indicacion sobre retiro forzoso de mercaderías. Se obtendrá por este medio una disminucion de las internaciones i la consiguiente mejoría del cambio.”

Este es un argumento de aquellos que no

admiten réplica, i yo he querido entregarlo, sin mas comentarios, a la consideracion de la Cámara, sintiendo, como he dicho, no poder dar la firma de la respetable casa que me lo ha proporcionado.

El señor MEEKS.—Ruego al oficial de Sala me traiga el *Boletín* del año 97.

Encuentro que las observaciones del honorable Diputado por Angol, respecto a la estadía de mercaderías por un año en almacenes fiscales, tienen fundamento.

La lei establece que las mercaderías importadas pueden estar un año en almacenes fiscales i seis meses en almacenes particulares.

En ninguna parte del mundo se da esta facilidad a los importadores; i ni aquí ni en ninguna parte hai necesidad de tener durante años enteros mercaderías estagnadas.

Desearia saber si hai alguna indicacion formulada que tienda a alterar este artículo 1.º

El señor PRO-SECRETARIO.—Hai dos indicaciones: una del señor Irarrázaval i otra del señor Palacios.

La del señor Irarrázaval es para reemplazar el artículo por el siguiente:

“Artículo 1.º Los derechos de internacion i almacenaje que actualmente se cobran en moneda de oro de dieciocho peniques en conformidad a la lei de 31 de julio de 1898, se deberán pagar en lo sucesivo al contado, en oro o en su equivalente en billetes fiscales, al tipo medio del cambio para letras a la vista de la semana anterior al dia del pago.

Para este efecto todas las mercaderías se considerarán de despacho forzoso, escepto las de tránsito.

Esta disposicion comenzará a rejir tres meses despues de promulgada la presente lei.”

El señor MEEKS.—Yo modifico la indicacion del señor Irarrázaval en el sentido de fijar en tres meses el plazo del depósito de las mercaderías en los almacenes de aduana.

Propondria, en consecuencia, agregar a continuation del artículo 1.º el siguiente:

“Artículo ... Se reemplaza el artículo 16 de la lei número 980, de 31 de diciembre de 1897, por el siguiente:

Artículo ... Durante el término de un año desde la vijencia de esta lei, el depósito de mercaderías en almacenes de Aduana se permitirá solo por el período de seis meses, i despues del año indicado, se reduce este período a tres meses, siendo ambos improrrogables.

Quedan modificados en esta forma los artículos 54, 55 i 56 de la Ordenanza de Aduana.

Se deroga el artículo 17 de la ley número 980, de 31 de diciembre de 1872.

El plazo que consulta mi indicación me parece que es conveniente.

Trascurrido un año desde la promulgación de la ley yo me permito hacer extensivo el plazo solo a tres meses.

Creo que así se salvarán las dificultades a que se refiere el honorable Diputado por Angol i se darán las facilidades suficientes al comercio.

El señor SUBEROCASEAUX (Ministro de Hacienda).—Con respecto a la modificación del artículo 1.º que ocupa la atención de la Honorable Cámara, debo repetir que la idea del Gobierno, ya manifestada en el seno de la Honorable Comisión especial, como en esta Honorable Cámara, es no innovar en las prácticas administrativas adoptadas en el cobro de derechos de internación i almacenaje. Acepta que los derechos, que actualmente se cobran en moneda de oro de dieciocho peniques, puedan pagarse en lo sucesivo en su equivalente en moneda corriente, conforme a un tipo dado de cambio; i en este sentido, por lo que se refiere a la fijación del tipo, conviene en que éste sea el del término medio del cambio habido en la semana anterior.

Creo que no es conveniente innovar en lo relativo al retiro forzoso de las mercaderías. Esto sería materia de una ley aparte i debería tratarse por separado.

El señor PALACIOS.—Voi a recordar a la Honorable Cámara las razones a que obedeció la construcción de los grandes almacenes de Aduana en Valparaíso i los servicios que estaban llamados a prestar como depósito de mercaderías.

Antes de la guerra con los países aliados i no obstante los perjuicios del bombardeo de Valparaíso por los españoles, este puerto en el emporio del Pacífico i surtía a casi toda la costa occidental de la América del Sur. Con un costo de mas de un millón de pesos se construyeron nuevos almacenes fiscales, en reemplazo de los que habían sido destruidos por el bombardeo, i se construyó también un excelente muelle, en condiciones ventajosas para satisfacer las necesidades del comercio de tránsito que afluía a Valparaíso. La Aduana de este puerto tenía un gran movimiento, i a Chile le convenía que aquella considerase una gran cantidad de mercaderías, que se almacenaban para volver después a reexportación, i se viiesen locales espaciosos i seguros donde guardarse.

Por este medio, Valparaíso ganó su importancia, no solo como primer puerto de la

república, sino como el primer puerto del mundo.

Los grandes depósitos en esa situación de internación de mercaderías acordado para las naciones del mundo, los almacenes de Aduana de Valparaíso surtían a toda la costa; i era lógico que nuestro país mantuviese esos grandes depósitos de mercaderías.

Hoy día han desaparecido estas necesidades, i el Gobierno ni nadie encontraría razonable que nosotros fuésemos a construir los grandes almacenes para tener en depósito permanente el sobrante de las mercaderías que nos vienen del extranjero i que esperan largo tiempo un momento propicio para ser lanzadas al mercado.

Para las mercaderías de tránsito es lógico que sigan sirviendo los almacenes de Aduana, aunque no sean tan abundantes como en otros tiempos; pero no deben rejir las facilidades de largo plazo para las mercaderías que se importan para nuestro uso interno. Estas deben ser consideradas de despacho forzoso, como lo ha propuesto el honorable señor Irarrázaval.

Este acopio obligado de mercaderías que hacen las casas internadoras fuerza el consumo i constituye a desequilibrar la situación económica.

Voi a referir a la Cámara cuál es la causa de este acopio de mercaderías extranjeras, según un artículo que he leído a este respecto.

Todas las fábricas del mundo, cuando durante un semestre han obtenido buenas utilidades i en el siguiente las utilidades no han existido o son muy escasas abaratan considerablemente sus productos, i los venden aun con pérdida en este segundo semestre, pérdida de la cual se resarcirán después, a fin de no perjudicar su industria.

Las casas importadoras aprovechan la baja para comprar estas mercaderías a infimo precio i las dejan en aduana hasta que llega la ocasión de venderlas a buen precio.

Es así la causa de este acopio de mercaderías extranjeras que dura a veces un año.

Si es esto así ¿por qué hemos de convertir nuestras aduanas en depósitos de los sobrantes de las fábricas extranjeras?

Si los importadores quieren tener depósitos en aduana por largo plazo estas mercaderías, en forma de depósito, para que paguen derechos de depósito.

Si los importadores quieren tener depósitos en aduana por largo plazo estas mercaderías, en forma de depósito, para que paguen derechos de depósito.

No debemos olvidar las teorías que he leído en los libros a este respecto, porque las teorías

rías no siempre dan resultados ni corresponden a lo que ocurre en la práctica.

Lo mejor es atenerse a los hechos, a la experiencia.

El señor RIVERA (don Juan de Dios).—La experiencia es madre de la ciencia...

El señor PALACIOS.—Voi a recordar a la Cámara un hecho, a fin de poner de manifiesto que no dan siempre buen resultado las teorías.

Hace años la Empresa del Ferrocarril Urbano de Valparaiso subió la tarifa a diez centavos, experimentando una manifiesta pérdida con motivo de que disminuyeron los pasajeros en mas de la mitad.

Viendo entónces que le convenia mas tener el doble número de pasajeros a cinco centavos que ménos de la mitad, de los que ántes subian en carro, a diez centavos, tuvo que volver a la antigua tarifa.

En este caso el consumo aumentó faltando a las leyes económicas.

Por esto, como decia, yo quisiera olvidar las teorías para atenerme solo a la experiencia.

Tambien, como el honorable señor Irarrázaval, he recibido esta mañana un telegrama—que no traia firma, pero que supongo ha de ser de un amigo mio, que ha sido internador en grande escala de mercaderías estranjeras—don Plácido Carmona—en que se me pide que insista en la indicacion del señor Irarrázaval, que tiende a evitar que las mercaderías estén depositadas hasta un año en las aduanas, imponiendo el pago de los derechos al contado.

El internador puede llegar a la ruina con esta tentacion, cosa que le sucedió al señor Carmona.

Formó este caballero una sociedad para establecer una casa de primera mano en la venta de mercaderías. Tuvo ella las mayores facilidades de crédito, de tal modo que se llenó de mercaderías estranjeras; pero vino un momento en que el plazo de los créditos se cumplió i debido á las fluctuaciones del cambio internacional se vió obligada esa casa a vender sus mercaderías con fuertes pérdidas.

Esta fué la experiencia adquirida por el comerciante a que me refiero.

Otro punto tocado por el honorable señor Irarrázaval i que tiene mucha relacion con la indicacion que yo habia formulado i que despues retiré, consiste en investigar qué ventaja habria en permitir al internador de mercaderías estranjeras que no hiciera sus pagos en billetes.

Debo recordar que estos pagos en billetes

datan desde el año 1866. En aquel año se concedió a ciertos bancos el privilejio de emitir billetes.

Hasta la fecha a que me refiero, solo circulaba en el pais la moneda de oro o plata, de tal modo que solo en estas monedas se efectuaban los pagos i las transacciones.

Los tipos de moneda usados en aquel entónces eran de un valor fijo de cuarenta i ocho peniques, pues tenian una cantidad de metal correspondiente al valor intrínseco de cada cóndor, escudo, doblon o peso fuerte.

Como decia, la lei del año 1866 dió autorizacion a ciertos bancos para que sus billetes fueran admitidos en las transacciones.

Pero por lo que toca a los cheques, debo manifestar lo que dije en sesion pasada, a saber: que el cheque se ha creado solo para satisfacer una necesidad en la vida de los negocios cuotidianos; pero tambien debe considerarse que tales medios de pago han sido establecidos solo por tolerancia.

Como ya lo han dicho algunos de mis colegas, en los Ferrocarriles del Estado hace algunos años, sucedia que muchos pasajeros no podian viajar porque en la boletería no querian recibirles sino billetes del Banco Nacional de Chile, del Banco Edwards i de algunos otros privilejiados.

Con esta facilidad que se ha otorgado a los comerciantes para el pago de los derechos de aduana, i no creo que haya sido otro el propósito que se ha tenido en vista, se ha llegado hasta modificar las leyes vijentes.

El pago de los derechos aduaneros se hace hoi dia con cheques i certificados de depósito a oro.

Por esto es que los cuatro o cinco millones de pesos oro que circulaban en el pais han disminuido, no sé en cuánto pero estoi seguro que han disminuido, para saldar el desequilibrio entre las importaciones i las exportaciones.

I esto se ha hecho con el propósito orero, si se me permite la palabra, de concluir con las pocas monedas selladas que nos quedaban en el pais.

Por otra parte, esto envuelve un peligro para la seguridad del pago por ser el cheque, como decia ayer el honorable Diputado de Concepcion, solo una órden de pago i no un pago efectivo.

¿Qué cargo se podria hacer, por ejemplo, al cajero de la Aduana de Valparaiso, que, admitiendo distintos cheques de diversos internadores de mercaderías, uno por quinientos pesos no lo fuera pagado en el Banco por ca-

recer de fondos el jirador? ¿Pagaria esta suma el empleado o el Fisco?

Esta pregunta seria difícil de resolver. Yo creo que el Fisco haria responsable a este empleado, que no habria tenido mas responsabilidad que haber aceptado una trasgresion de la lei por órden superior. El empleado superior no se haria responsable indudablemente i la responsabilidad caeria por entero sobre el cajero.

Si el asunto fuera llevado a los Tribunales éstos dirian: este empleado ha faltado a la lei; i por lo tanto este pobre empleado tendria que pagar esa suma.

Este peligro se puede estender a mayores cantidades, a sumas cuantiosas i en este caso seria el Fisco el perjudicado.

Considero que esta es una materia mui grave, i que no debe permitirse que se sigan pagando los derechos de aduana en esta forma, sobre todo cuando hai leyes vijentes que prohíben espresamente que esto suceda.

Ya ve la Cámara que esta idea nuestra de establecer en la lei que los derechos de aduana se paguen materialmente en billetes, tiene fundamento en leyes de otros años, en que no se discutia si el oro o el papel era el mejor. No habia entónces oreros ni papeiros.

En ocasion anterior aboné estas teorías económicas con la opinion de un gran estadista, desconocido para muchos de mis honorables colegas.

Nadie podrá imajinar que en el año 55 se pensara en el papel de curso forzoso. Lo que se queria era buscar un modo de procurarse dinero sin hacer emisiones.

Estas cosas se desfiguran un poco cuando se habla en acaloramiento viendo un enemigo con el contradictor, a quien se apoda despreciativamente de papelero, olvidando que estas cosas no son nuevas i que ya están consagradas por leyes anteriores, las cuales abonan mi indicacion.

Como fué el honorable señor Ministro de Hacienda quien sujirió esta idea de los subrogados del billete, yo desearia saber si Su Señoría entiende que se infringiria la lei si recibiesen las aduanas i tesorerías el pago de los derechos en otra cosa que no fuesen moneda.

Si Su Señoría me contesta satisfactoriamente evitaremos prolongar este debate.

El señor SUBERCASEAUX (Ministro de Hacienda). — El artículo 1.º habla solo del pago de los derechos de internacion i almacenaje en billetes; pero no se introduce ninguna modificacion en cuanto a la manera de pagarlos. Como se ve en el artículo 1.º de la ley de 1855, el pago de los derechos de internacion i almacenaje se hace en billetes.

Por consiguiente, se continuará la costumbre establecida.

Al decirse en este artículo que estos derechos se pagarán en billete, no se quiere innovar, pues el espíritu de la lei es que el pago se haga en moneda legal, i no de que se efectúe en cheques, libranzas u otros valores mobiliarios.

El señor PALACIOS. — Siento tener que insistir en mis observaciones, pues el honorable Ministro ha evadido la respuesta, pues Su Señoría dice que se seguirá la práctica establecida; i yo he hecho notar cómo se pueden producir conflictos por la inobservancia material de la lei; i si mi duda no se esclarece podria suceder que no se pudieran pagar con billetes estos derechos; así como ahora materialmente no se hacen todos los pagos en moneda de oro, sino con certificados en oro que el Fisco deposita en los mismos bancos que los emiten, porque el oro que se remata en las Intendencias solo sirve para los pequeños pagos.

En todo caso, el oro que se remata vuelve a depositarse en los mismos bancos de donde procede.

Mi propósito es que no se dicte una lei que pueda dejarse sin cumplimiento, o que se deje al arbitrio del Gobierno el modo de ejecutarla.

Yo no quiero que suceda lo que hoi ocurre: que los derechos se pagan sin depositar materialmente el oro en tesorería. Para prestijiar el billete es necesario que estos pagos se hagan en conformidad a este artículo entregando materialmente la moneda de papel.

El Gobierno, a fin de dar comodidades para el pago, admitiria el cheque. El pago se haria así con una simple operacion numérica en el Banco i de esta manera con dos millones de pesos en el Banco de Chile, por ejemplo, se harian operaciones por cuatro millones. Porque dos millones figurarian en la caja del Banco i dos millones en la tesorería de aduana. I en realidad no existirian sino los dos millones de la caja del Banco.

Es lo mismo que ahora está pasando con el oro.

De esta manera, es decir, obligando a pagar materialmente en billete, los derechos de exportacion e importacion, tendríamos que se necesitarian dos millones para ello en Valparaíso, cuatro millones en Iquique i otro tanto talvez en las aduanas de la República.

El billete tomaria así una importancia mucho mayor porque seria un instrumento mui principal en los negocios.

Ante un valorizante por el aumento de los valores

i es en eso en lo que estamos interesados los papeleros.

Porque en esta Cámara cada uno debe declarar francamente cuáles son los propósitos que persigue.

Lo que nosotros pretendemos es que el día 30 de junio exista en las aduanas, en efectivo, la cantidad que importan los derechos; de esa manera los balances de los Bancos acusarán una mayor necesidad de circulante.

Hoy día las cajas de los Bancos son escasísimas.

Dado todo el desarrollo que debe tener el uso del billete fiscal, los mismos oreros vendrían a pedirnos nuevas emisiones, no digo de treinta o cuarenta millones, pero de sesenta o setenta.

Somos, pues, bien lógicos al exigir que se cumplan las leyes a fin de saber cuánta moneda es la que necesitamos.

Es lógico que así como los oreros, después de fracasada la conversión, pidieron, por vía de transacción, que se pagaran en oro los derechos de aduana para verlo brillar a sus ojos, es lógico digo, que los papeleros pidamos hoy que este pago se haga en billetes i no en cheques, que es otro circulante, no el circulante fiscal, que es el único que se debe emplear en estas operaciones.

Sus Señorías nos dicen que hay en esto falta de lógica; pero ya ven cómo estamos abonados por el procedimiento que adoptaron los oreros.

Una idea análoga se consulta en la indicación que he propuesto para el pago de los derechos de esportación del salitre i demás artículos que se esporten; se debe pagar en letras solo la parte indispensable para las necesidades del Estado, porque éste no debe tener sobrante de letras para no alterar las fluctuaciones del cambio.

Cuando el Fisco tiene que ofrecer en venta, en una época determinada, una cantidad de letras, el cambio sube para comprar con ménos cantidad de billetes mayor cantidad de letras; i para venderlas después que baje el cambio en una mayor cantidad de billetes, i obtener así una ganancia segura....

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—¿Ha terminado Su Señoría?

El señor PALACIOS.—No he concluido, como creen algunos señores Diputados, sino que me doi descanso, porque hablo de corrido i con precipitación, por ser éste mi modo natural; por esto lo que otro Diputado dice en media hora, lo digo yo en quince minutos.

Esta es la causa por que me veo obligado a descansar i no porque quiera obstarle.

Este debate habria terminado en poco tiempo, i talvez terminaria el lunes, si los señores Diputados lo quisieran: bastaria, como decia el señor Concha, subir las manos i que cada uno diga lo que piensa.

Así cada uno tendria ante el pais la responsabilidad de sus ideas financieras, porque éstas traen o buenos o malos resultados: si son malos, cargue cada cual con su responsabilidad.

El señor SUBERCASEAUX (don Antonio).—Eso lo dice cada uno en el voto.

Por lo demas, Sus Señorías no nos han dado tiempo de hablar.

El señor PALACIOS.—La interrupción que se me hace manifiesta, pues, que hay falta de discusión.

Debo advertir que todavía no ha sido tratada sino por mí una idea comprendida en mi indicación, para que los derechos de esportación del salitre se paguen en su mayor parte en billetes i solo una pequeña parte en letras sobre Lóndres.

Esta indicación, que fué presentada a la Mesa, parece que no ha sido discutida.

Procediendo con lógica, creo que los que piden que se paguen en billetes los derechos de internación, deben aceptar mi indicación, para que los derechos de esportación se paguen también en billetes, reservando solo una parte en letras para el servicio de nuestra deuda en oro.

El señor ZANARTU (don Enrique).—¿Me permite una interrupción Su Señoría?

El señor PALACIOS.—Con mucho gusto.

El señor ZANARTU (don Enrique).—He visto que el honorable Diputado, en su interesante disertación, no ha dicho nada sobre un punto que quisiera ver dilucidar a Su Señoría.

El honorable Diputado se ha referido únicamente a los efectos que para el alza del cambio podría tener la indicación del señor Irarrázaval.

Este aspecto de la cuestión es indudablemente muy interesante. Impidiendo que se empocen las mercaderías en la aduana i obligándolas a salir al mercado, se evitarán nuevos pedidos a Europa, no necesarios, i por lo tanto se impedirá el descenso del cambio.

Pero yo quiero llamar la atención de los señores Diputados a otro aspecto, importante también, de esta misma cuestión.

Este proyecto que se presenta con caracteres de verdadera imposición, este proyecto que no se quiere discutir siquiera por mí i honorables colegas, ya que aquí nadie contesta a las observaciones que se producen, no con-

tiene una sola medida que tienda a producir la alza del cambio, a pesar de que una de las crisis que se trata de salvar con él, es precisamente la crisis de cambio.

Toda la Cámara está de acuerdo en que no deben seguirse enviando remesas de oro a Europa; pero esta medida remedia en parte insignificante la cuantía del mal.

La suspensión del envío de fondos a Europa, envío que parecía un atentado contra el buen sentido, contra las buenas prácticas económicas, contra el sentido comun, que a veces suele ser el ménos comun de los sentidos, impedirá que el cambio siga bajando, pero no producirá el alza que necesitamos.

No hai en el proyecto medida alguna encaminada a este fin.

No se nos propone que elevemos los derechos de Aduana, tampoco se nos propone, como tantas veces se ha indicado por hombres de la talla de don Luis Aldunate, que se traigan los fondos depositados en Europa para invertirlos en las necesidades del país; no se nos propone nada de esto...

Por eso la indicacion del honorable Diputado por Angol toma mayor oportunidad todavía.

Pero haciendo a un lado este aspecto de la oportunidad bajo el cual puede contemplarse la indicacion de Su Señoría, puede decirse, además, que ella tiene una base de profunda equidad.

¿Por qué daríamos esta facilidad inmensa al importador extranjero. i no se la damos al productor nacional, que tanto o mas derecho que aquel tiene a los favores del Gobierno?

I, sin embargo, mientras a las casas de comercio de Valparaiso les proporcionamos almacenes para que guarden sus mercaderías durante un año, sin miedo a accidente alguno, a los industriales chilenos los privamos hasta de los galpones mas indispensables en las estaciones de los ferrocarriles i les hacemos este servicio en tal forma, que todo negocio que se base en la traslacion de sus productos de una ciudad a otra, fracasa completamente.

No hai mas que recorrer la línea para vencerse de esto.

En el sur un saco de frejoles cuesta ocho o diez pesos; aquí el mismo artículo alcanza un precio doble.

En las estaciones se levantan verdaderos rimeros de mercaderías acumuladas.

Sin embargo, nadie ha pedido que siquiera parte de las emisiones se destine a galpones que pongan a salvo de la variabilidad del clima los productos nacionales.

El Gobierno parece mirar con indiferencia este asunto; pero sí mira con buenos ojos que se proporcionen magníficos almacenes a los importadores extranjeros para que se guarden sus mercaderías, las cuales pasan largo tiempo en depósito, esperando para ser lanzadas a la plaza, una ocasion mas favorable para las casas importadoras. De este privilejio resulta que las casas fuertes importadoras hacen nuevos i nuevos encargos a Europa, los cuales a la larga concluyen por hacer bajar el cambio.

Creo que por este medio, haciendo de despacho forzoso e inmediato las mercaderías extranjeras que pasan en depósito, favoreceremos los intereses de nuestra industria i de nuestro comercio e impediremos los nuevos pedidos de mercaderías a Europa, con lo cual tenderíamos a que suba el cambio.

No es posible que se desatendan tan en absoluto los intereses de nuestros productores, quienes, al llevar sus cosechas a las estaciones, se encuentran con que ahí no existe un trecho disponible ni hai bodegas donde mantenerlas, viéndose obligados a dejarlas botadas, a toda intemperie; i como si esto fuera poco, por un decreto reciente se manda pagar tanto o cuanto por cada metro cuadrado que ocupen esos productos forzosamente rezagados, que ni siquiera están bajo techo en las estaciones.

Se usa un estremo rigor con los productos nacionales, tanto mas chocante cuanto se observa la predileccion con que se acaricia i se cobija en excelentes almacenes a las mercaderías extranjeras, que vienen a fomentar un mayor gasto dentro del país.

Yo anoto estos hechos para que el Gobierno los tome en cuenta, para que él patrocine i lleve a cabo las medidas conducentes a remediar la situacion que se ha deparado a los productos nacionales, estando en cambio llenos los almacenes fiscales de Valparaiso con mercaderías extranjeras, que deberian tener para su despacho un plazo estricto i obligatorio, a fin de que su desalojo dé cabida a los productos nacionales, dignos de un mayor amparo.

El espíritu de decidida proteccion a todo lo extranjero, con preferencia a lo nacional, es necesario que no se perpetúe.

Va siendo ya tiempo de que se hagan oír voces de protesta contra esta tendencia injusta, que nos ha producido muchos males i que los producirá mayores en el porvenir.

Si se trata de hacer un ferrocarril, de mejorar un servicio, de acometer cualquier trabajo de importancia, se llama a los extranjeros; se llama a un sindicato belga o alemán.

En todo queremos preferir a los extranjeros, con menosprecio de todo lo nacional.

Este es un sistema pernicioso que, como he dicho, seguirá produciendo muchos males.

Con estas ligeras observaciones que deseaba sujerir i agradeciendo su benevolencia al honorable señor Palacios, por haberme permitido esta interrupcion, dejo la palabra.

El señor PALACIOS.—Agradezco, por mi parte, al honorable Diputado el descanso que me ha proporcionado.

Como decia el señor Zañartu, en los almacenes de Aduanas se permite depositar las mercaderías estranjeras—con perjuicio de las mercaderías chilenas de cabotaje i esportacion—pagando una módica suma.

En Valparaiso, como sabe la Cámara, ha tenido que permitirse a los esportadores depositar sus mercaderías de esportacion i de cabotaje en la playa, a pesar de que los actuales magníficos almacenes de Aduana fueron contruidos con este objeto, despues que la Aduana antigua fué destruida por el fuego cuando la escuadra española bombardeó ese puerto.

Estos almacenes, que fueron contruidos para servir de depósito a los productos destinados a toda la costa del Pacífico, son hoy estrechos para contener las mercaderías, es cierto; pero debiera preferirse en ellos a las chilenas i nó a las estranjeras, como sucede actualmente.

Creo necesario llamar la atencion del Gobierno hácia la injusticia de esta situacion privilegiada de las mercaderías estranjeras sobre las chilenas, a fin de que trate de remediarla.

Todos mis honorables colegas saben lo que pasa en el puerto de Talcahuano con motivo del exceso de mercaderías. Allí grandes acopios de pino americano, de fierro, de zinc i de toda clase de mercaderías estranjeras ocupan los almacenes, los malecones i la playa. Para el pasto, para los animales, para los frutos del pais que se mandan al norte, no hai lugar en ninguna parte.

En Antofagasta, segun las relaciones de la prensa, se ha llenado con mercaderías la Aduana, los malecones, la playa i hasta algunas calles.

¿Serán mercaderías chilenas?

Una pequeña parte de esas mercaderías son nacionales, pero la mayor parte, que ocupa los almacenes de la Aduana i malecones de Antofagasta, son estranjeras.

Yo encuentro ilójico e irritante este privilejio.

Ya he dicho que una buena doctrina eco-

nómica debe basarse en este principio: aumento de la produccion i restriccion del consumo.

Solo así se conseguirá realizar la prosperidad del pais i el desarrollo creciente de sus abundantes e inesplotadas riquezas.

Esta relacion entre los consumos i la produccion debe ser la base fundamental de un buen sistema económico.

Nosotros, los papeleros, defendemos por todos los medios posibles la produccion nacional. Los oreros defienden, en buenos términos, los consumos; ellos desean consumir mercaderías estranjeras.

Yo, señor Presidente, comprendo que este cariño por el comercio estranjero sería lójico i justificado si las casas estranjeras nos regalaran sus mercaderías. Si esto ocurriera, las recibiríamos en almacenes especialísimos.

Pero no es posible que estemos pagando esas mercaderías con un cincuenta por ciento de recargo motivado por los derechos de aduana que se cobran actualmente en oro.

Este recargo no existia en años atras cuando teníamos una moneda honrada i sana, segun la espresion del honorable Diputado por Concepcion, moneda que tenia un valor intrínseco de cuarenta i ocho peniques por peso.

He concluido, señor Presidente.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—Como el proyecto en discusion consta de tantos artículos, los que, en realidad, se han estado tocando incidentalmente, i como en buenos términos no ha habido discusion sobre el artículo 1.º por cuanto ésta ha versado sobre el artículo 2.º, talvez convendria cerrar el debate sobre el artículo 1.º i votar este artículo en la sesion próxima juntamente con las modificaciones propuestas.

Solicito la acojida de la Honorable Cámara para esta insinuacion.

El señor DIAZ BESOAIN.—No tengo inconveniente para que se acepte el temperamento propuesto por el honorable señor Irarrazaval.

Por mi parte, deseo modificar la indicacion que Su Señoría formuló en sesion pasada a fin de que donde dice "se podrán pagar en oro o su equivalente en billetes al tipo medio del cambio para letras a la vista en el dia del pago" se diga "al tipo medio de cambio de la semana anterior".

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Es la misma indicacion del honorable Diputado por Angol.

El señor DIAZ BESOAIN.—Está bien entónces.

El señor ALEMANY.—Yo tengo el senti-

miento de oponerme, señor Presidente, a la indicacion del honorable señor Irarrázaval.

Convendria mas, a mi juicio, discutir i cerrar el debate sobre todos los artículos, fijando en seguida un dia determinado para que se efectúe la votacion de todos ellos.

Este fué el procedimiento que se observó el año 1904, al votarse la lei de conversion metálica. En esta forma tambien procederíamos con mayor exactitud, resguardando todos los intereses i corrientes de la Cámara.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Se ha fijado ya para la votacion de cada artículo el dia siguiente a la clausura del debate de ese mismo artículo.

El señor ALEMANY.—Lo que yo deseo es que la votacion de todos los artículos se efectúe despues que se haya cerrado el debate sobre el último artículo.

El señor MEEKS.—O que se declare cerrado el debate un dia determinado.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Eso no se puede hacer, honorable Diputado.

Su Señoría sabe que no se puede cerrar el debate sobre un artículo miétras no se haya puesto en discusion.

Al ponerlo en discusion el señor Presidente ofrece la palabra por dos veces; i cuando nadie hace uso de ella, entónces, i solo entónces, se clausura el debate.

El señor ALEMANY.—No me refiero a eso sino a la forma de la votacion.

El señor MEEKS.—La indicacion del honorable Diputado por Cañete es para que la votacion de todos los artículos tenga lugar el mismo dia.

El señor FREIRE.—Reclamo de la hora, señor Presidente.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Ruego al señor Presidente que tome nota que parte de los bancos que ocupa el señor Freire un reclamo de la hora, en el preciso momento en que buscamos una conciliacion.

El señor FREIRE.—Esa conciliacion no existe.

El señor ALESSANDRI.—Pero si estamos buscándola, señor Diputado.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—La Mesa consulta a la Cámara sobre si habria unanimidad para clausurar el debate respecto al artículo 1.º

El señor CRUZ.—Nadie se opone.

El señor ALEMANY.—Yo pienso modificar ese artículo, señor Presidente, pero como ha llegado la hora seria mejor dejarlo para mañana.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—¿Reclama de la hora Su Señoría?

El señor ALEMANY.—Nó, señor Presidente; pero voi a presentar una modificacion a este artículo que no tengo redactada todavía.

El señor FREIRE.—Ve el señor Irarrázaval que no parte de estos bancos la oposicion para clausurar la discusion del artículo 1.º

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Se levanta la sesion.

Se levantó la sesion

M. E. CERDA,
Jefe de la Redaccion.