

Sesion 63.^a extraordinaria en 16 de Enero de 1908

PRESIDENCIA DEL SEÑOR ESCOBAR

Sumario

Acta de la sesion anterior.—Cuenta.—El señor Secretario anuncia que en la próxima sesion corresponde elegir Mesa Directiva.—A indicacion del señor Sánchez Masenlli se acuerda dirijir oficio al Ministro del Interior solicitando la nómina de los empleados de la policia de Santiago que han debido ser retirados en conformidad a la lei de retiro forzoso del Ejército.—Se dan por terminados los incidentes. —Entrando a la órden del dia se pone en discusion el proyecto sobre autorizacion a la Municipalidad de Valparaiso para contratar un empréstito i despues de breves consideraciones del señor Balmaceda es aprobado.—Continúa la discusion del proyecto sobre contratacion de empréstito para el ferrocarril de Arica a La Paz.—Usan de la palabra los señores Devoto Sánchez Masenlli, Balmaceda, Besa i Puga Borne (Ministro de Relaciones Exteriores).—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa la discusion del presupuesto de Guerra i se aprueban con diversas modificaciones las partidas 8.^a, 12 i 13 que habian quedado para segunda discusion i la partida 1.^a del presupuesto de Marina.—Se levanta la sesion.

Asistencia

Asistieron los señores:

| | |
|----------------------|-------------------------|
| Balmaceda, J. Elias | Urrejola, Genzalo |
| Besa, Arturo | Vial, Leonidas |
| Charme, Eduardo | Villegas, Enrique |
| Devoto A., Luis | Walker M., Joaquin |
| Fernández Concha, D. | i los señores Ministros |
| Lazcano, Fernando | del Interior, de Rela- |
| Matte Pérez, Ricardo | ciones Exteriores, Cul- |
| Sánchez M., Darío | to i Colonizacion i de |
| Subercaseaux, Ramon | Industria i Obras Pú- |
| Tocornal, José | blicas. |

Acta

Se leyó i fué aprobada la siguiente:

«SESION 62.^a EXTRAORDINARIA DEL 15 DE ENERO DE 1908

Asistieron los señores Escobar, Balmaceda, Besa, Cifuentes, Devoto, Fábres, Fernández Concha, Infante, Lazcano, Matte Pérez, Puga Borne (Ministro de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion), Sánchez, Sanfuentes, Sotomayor (Ministro del Interior), Subercaseaux, Urrejola, Varela, Vergara, Vial, Villegas i Walker Martínez, i los señores Ministros de Guerra i Marina i de Industria i Obras Públicas.

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

Mensajes

Tres de S. E. el Presidente de la República: en el primero inicia un proyecto de lei que lo autoriza por un año para contratar, hasta por el término de cinco años, con alguna empresa de navegacion el servicio entre Valparaiso i Panamá, en el plazo máximo de ocho dias, mediante una subvencion que podrá alcanzar hasta veinte mil libras esterlinas anuales.

Se reservó para segunda lectura.

I en los dos restantes comunica, respectivamente, que ha resuelto incluir entre los asuntos de que puede ocuparse

el Congreso Nacional en el actual período de sesiones extraordinarias, los diversos proyectos sobre legislación obrera i la solicitud de don Samuel Noguera en la que pide se fije un derecho específico para la leche condensada, con o sin azúcar, que se importe del extranjero.

Se ordenó archivarlos.

Oficios

Uno de la Honorable Cámara de Diputados con el que remite aprobado un proyecto de lei sobre vacunacion obligatoria.

Se reservó para segunda lectura.

Solicitudes

Una de doña Sofía Yáñez, viuda de Elgueta, en la que pide se le devuelvan los antecedentes acompañados a la solicitud sobre pension de montepío, que presentó a esta Cámara i fué desechada con fecha 15 de julio último.

Se accedió a ella.

Continuó, en seguida, la discusión jeneral, pendiente en sesion de 7 del actual, del proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, que lo autoriza para contratar un empréstito hasta por la suma de tres millones de libras esterlinas, a fin de continuar la construcción del ferrocarril de Arica a La Paz.

El señor Balmaceda usó de la palabra, i dijo que Su Señoría no tenia el propósito de dificultar el despacho de este asunto, pero que creia necesario se hiciera un estudio detenido para saber cuál era el trayecto por el que la línea férrea podia ejecutarse con menores gastos i con mayores ventajas para los intereses de Bolivia i de Chile.

Agregó el señor Senador que esperaba oír algunas esplicaciones del señor Ministro de Industria i Obras Públicas, que le permitieran apreciar cómo debe resolverse este asunto.

Se suspendió la sesion.

A segunda hora, continuó la discusión pendiente en la sesion anterior, del pro-

supuesto del Ministerio de Guerra para 1908.

Considerada la partida 5.^a, «Instrucción i educación militar», el señor Ministro de Guerra pidió que el ítem 96, sueldo del visitador de escuelas primarias del Ejército, se elevara de tres mil seiscientos a cinco mil pesos.

La partida se dió por aprobada con las indicaciones de la Comisión i con la formulada por el señor Ministro.

Puesta en discusión la partida 6.^a, «Dirección del Material de Guerra», el señor Ministro del ramo formuló las siguientes indicaciones:

Que el ítem 130 se redacte en estos términos:

«Ítem ... Un maestro mayor pirotécnico, siete mil ochocientos pesos;»

Que se suprima el ítem 150, «Embala-je i transporte de material de artillería enajenado»;

Que el ítem 152 se redacte así:

«Ítem ... Reposición de mil mandiles, a diez pesos cada uno, diez mil pesos;»

I que se consulte el siguiente ítem nuevo despues del 153:

«Ítem ... Para reposición de mil mochilas, a treinta i dos pesos cada una, treinta i dos mil pesos.»

El señor Walker Martínez hizo algunas observaciones para manifestar la conveniencia que hai de reponer el material de artillería, i pidió al señor Ministro de Guerra se sirviera considerar este asunto, i espresar si, a su juicio, debia consultarse un ítem con el objeto de iniciar la reposición de ese material.

Con este motivo usaron de la palabra los señores Subercaseaux, Besa, Ministro de Guerra i Sánchez, habiendo espresado el referido señor Ministro que Su Señoría participaba de la manera de ver del señor Walker Martínez, pero que por el momento no podia dar una contestación precisa sobre el particular; que se ocuparía de este asunto sin pérdida de tiempo, i se presentaría un proyecto de lei al respecto.

El señor Walker Martínez dijo que le satisfacía la respuesta dada por el señor Ministro de Guerra, i confiaba en ella; i

que anticipaba, desde luego, que pediría segunda discusion para la partida 8.^a, «Suministros al Ejército», a fin de dar tiempo al señor Ministro para que traiga los datos necesarios para consultar un ítem destinado a iniciar la renovacion del material de artillería.

Cerrado el debate, se dió por aprobada la partida con las indicaciones de la Comision i con las formuladas por el señor Ministro.

La partida 7.^a, «Direccion de Sanidad Militar», se dió por aprobada con una indicacion del señor Matte Pérez, para que el ítem 158, un guarda almacenes, se redacte en estos términos:

«Item ... Un jefe guarda-almacenes, tres mil seiscientos pesos.»

Considerada la partida 8.^a, «Suministros al Ejército», el señor Ministro de Guerra formuló las siguientes indicaciones:

Que el ítem 168 se redacte en estos términos:

«Item 168. Reposicion del vestuario i i equipo para seis mil seiscientos hombres contratados, que pueden ser sustituidos en parte por conscriptos i para seis mil ochocientos ochenta i dos conscriptos, a razon de ciento cincuenta i cuatro pesos noventa i cuatro centavos los de las armas montadas, i ciento treinta i tres pesos setenta i ocho centavos los de las armas a pié, un millon novecientos mil pesos;»

Que el ítem 169 se redacte así:

«Item 169. Alimentacion, sea en dinero o confeccionada, de seis mil seiscientos hombres contratados, pudiendo éstos ser sustituidos en parte por conscriptos, i de seis mil ochocientos ochenta i dos conscriptos, a razon de los precios fijados para hacer este servicio en cada guarnicion, durante un año, tres millones quinientos veintiocho mil pesos;»

Que el ítem 171, forraje, talaje i paja larga, etc., se eleve de un millon doscientos mil pesos a un millon seiscientos mil pesos;

Que el ítem 183 se redacte así:

«Item ... Reparacion i conservacion del material de la unidad de puentes i pontones, seiscientos pesos;»

Que el ítem 186, pasajes i fletes [por mar i ferrocarriles particulares para oficiales, tropa, etc., se eleve de ciento cincuenta mil a doscientos mil pesos; i

Que el ítem 192, para dotar con la mitad del ganado que falta en los cuerpos i en el Estado Mayor Jeneral, etc., se eleve de setenta i cinco mil a cien mil pesos.

El señor Walker Martínez dijo que daría su voto a los aumentos propuestos por el señor Ministro e hizo indicacion para que se consultara el siguiente ítem en el lugar correspondiente:

«Item ... Para la construccion de casa de oficiales i de un picadero cubierto en el cuartel del Regimiento Escolta, setenta i cinco mil pesos.»

Propuso, asimismo, Su Señoría que se suprimiera el ítem 178, para establecer lavanderías a vapor en los cuarteles para el lavado de la ropa de los conscriptos, etc.

Despues de algunas observaciones del señor Subercaseaux, el señor Villegas pidió se consultara en esta partida el siguiente ítem:

«Item ... Para adquirir el fundo «La Florida», de propiedad de la Municipalidad de la Serena, a fin de destinarlo a campo de maniobras para la guarnicion militar de dicha ciudad, veinte mil pesos.»

Esta indicacion fué apoyada por el señor Besa.

Usaron, en seguida, de la palabra los señores Ministro de Guerra, Besa i Walker Martínez, quien espuso que retiraba la indicacion que habia formulado para que se suprima el ítem 178.

La partida se reservó para segunda discusion.

Considerada la partida 9.^a, «Gastos diversos», el señor Ministro de Guerra hizo indicacion para que el ítem 210, modificado por la Comision, se redactara en estos términos:

«Item ... Para pago de cuentas pendientes por gastos hechos hasta 1907, cien mil pesos.»

El señor Lazcano propuso se agregara a la partida, en el lugar correspondiente, el siguiente:

«Item ... Al Círculo de jefes i oficiales retirados, cinco mil pesos.»

El señor Devoto pidió, a su vez, se consultara, en el lugar correspondiente, este ítem:

¶ «Item ... A la Sociedad de Veteranos del 79, dos mil pesos.»

Cerrado el debate, se dió por aprobada la partida con las indicaciones de la Comisión i con las formuladas por los señores Ministro de Guerra, Lazcano i Devoto.

La partida 10, «Departamento de Justicia i Recompensas», se dió por aprobada tal como aparece en el proyecto orijinal.

La partida 11, «Seccion Remonta», se dió por aprobada, acordándose, a indicacion del señor Ministro de Guerra, suprimir el ítem 231, «Adquisicion de reproductores para el ganado del Ejército.»

Las partidas 12, «Retiro, montepío i pensiones», i 13, «Gratificaciones i pensiones concedidas por leyes especiales», se reservaron para segunda discusion a peticion del señor Ministro de Guerra.

Puesta en discusion la partida 14, «Obras públicas», hicieron algunas observaciones los señores Balmaceda, Matte Pérez, Walker Martínez, Subercaseaux i Ministro de Guerra, habiendo pedido el señor Walker Martínez que se aprobara la partida en la forma en que aparece en el proyecto orijinal, desechándose la indicacion de la Comisión.

Así se acordó.

Presupuesto en oro

Considerada la partida 15, «Instructores i empleados contratados, etc.», el señor Ministro de Guerra formuló estas indicaciones:

Que se consultaran los siguientes ítem nuevos:

Despues del 247:

«Item ... Sueldo de un maestro mayor de montaje i fundicion, seis mil pesos;»

Despues del 250:

«Item ... Para fletes, gastos de embarque en Europa, de artículos de equipo i vestuario i material rodante que se adquieran para el Ejército, cincuenta mil pesos;»

I que el ítem 252, para gratificacion de adictos militares, se redujera de diecinueve mil pesos a nueve mil pesos.

El señor Subercaseaux espresó las razones por las cuales estima que no es conveniente mantener comisiones militares en Europa.

Con este motivo hizo algunas observaciones el señor Walker Martínez, i pidió al señor Ministro se sirviera traer a la Sala el detalle de la inversion del ítem 251, relativo a la Comisión Militar en Europa.

Propuso así mismo Su Señoría que el ítem 253, para contratar tres oficiales extranjeros, etc., se elevara de cuarenta mil a cien mil pesos.

El señor Ministro de Guerra modificó esta indicacion en el sentido de que el referido ítem 253 se eleve solo a sesenta mil pesos, lo que fué aceptado por el señor Walker Martínez.

El señor Matte Pérez propuso que el mencionado ítem 253, se redactara en estos términos:

«Item ... Para contratar tres oficiales extranjeros que sirvan en el Ejército e institutos técnicos, sesenta mil pesos.»

Esta indicacion fué aceptada por el señor Ministro de Guerra.

La partida se dió por aprobada con las indicaciones de la Comisión i con las formuladas por los señores Ministro de Guerra, Walker Martínez i Matte, acordándose, a peticion del señor Walker Martínez, reservar, para segunda discusion, el ítem 251, relativo a la Comisión Militar en Europa.

Siendo avanzada la hora, se levantó la sesion.»

Cuenta

Se dió cuenta:

1.º De los siguientes mensajes de S. E. el Presidente de la República:

A.—«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

Tengo el honor de poner en vuestro conocimiento que, de acuerdo con el

Consejo de Estado, he resuelto incluir entre los asuntos de que puede ocuparse el Congreso Nacional en el actual periodo de sesiones extraordinarias, los proyectos sobre reorganizacion de las oficinas de la Direccion del Tesoro i de la Direccion Jeneral de Contabilidad.

Santiago, a 14 de enero de 1908.—
PEDRO MONTT.—*Enrique A. Rodríguez.*»

B.—«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

Tengo el honor de poner en vuestro conocimiento que, de acuerdo con el Consejo de Estado, he resuelto incluir entre los asuntos de que puede ocuparse el Congreso Nacional en el actual periodo de sesiones extraordinarias, el proyecto sobre reorganizacion del Tribunal de Cuentas.

Santiago, a 14 de enero de 1908.—
PEDRO MONTT.—*Enrique A. Rodríguez.*»

C.—«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

En los antecedentes que sirvieron de base al contrato de construccion del ferrocarril de Osorno a Puerto Montt, se consulta la obligacion, por parte del Fisco, de conceder, gratuitamente, al contratista el uso de los terrenos fiscales, i de obtener la declaracion de utilidad pública del uso de los terrenos i caminos particulares necesarios para la ejecucion de la via, estaciones i dependencias, i el de los caminos públicos, con tal de que este uso no embarace el tráfico.

Como en la actualidad se encuentra ya contratada la construccion del expresado ferrocarril, i a fin de que el Fisco esté en situacion de cumplir en todas sus partes con lo estipulado en el contrato, oido el Consejo de Estado, i con su acuerdo para ser tratado en el presente periodo de sesiones extraordinarias, tengo el honor de someter a vuestra

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Se declara de utilidad pública el uso de los puentes i caminos de propiedad particular que fueren ne-

cesarios para el trasporte de los materiales i operarios empleados en la construccion del ferrocarril de Osorno a Puerto Montt.

El Presidente de la República calificará, en cada caso particular, la necesidad de la espropiacion i fijará el plazo durante el cual el contratista pueda hacer uso de este derecho.

Art. 2.º Estas espropiaciones i las demas necesarias para la construccion del ferrocarril, se llevarán a cabo en conformidad a la lei de 18 de junio de 1857»

Art. 3.º La indemnizacion que se deba a los propietarios i los gastos que originare la espropiacion del uso de los puentes i caminos a que se refiere el número primero, serán de cuenta del contratista.»

Santiago, a 11 de enero de 1908.—
PEDRO MONTT.—*Joaquín Figueroa.*»

2.º De la siguiente mocion:

«Honorable Senado:

Don Pedro A. Pérez B., antiguo redactor de sesiones del Senado, ha fallecido dejando a su viuda i a sus hijas menores en el mas absoluto desamparo.

Despues de dieciseis años de buenos i constantes servicios, el señor Pérez, imposibilitado para continuar trabajando, habia obtenido, en 1905, una jubilacion que le proporcionaba una escasa renta.

Podemos asegurar, con el testimonio de los médicos que entónces lo reconocieron, que su labor en el Senado, que se hacia excesiva durante una época prolongada del año, no fué estraña a la enfermedad que lo inhabilitó para todo trabajo que exijiese algun esfuerzo mental.

En atencion a los servicios que durante largos años le prestara, el Senado aprobó en favor del señor Pérez un proyecto de lei que le concedia un abono de cuatro años de servicio. El agraciado, sin embargo, no alcanzó a disfrutar de esta concesion, por cuanto ha muerto ántes de que la Honorable Cámara de Diputados despachase el proyecto aprobado por el Senado.

Ademas de su labor en el Senado, el señor Pérez habia desempeñado durante algun tiempo un cargo análogo en la Redaccion de Sesiones de la Honorable Cámara de Diputados i habia servido largos años en la instruccion pública, como profesor de diversos ramos en algunos establecimientos de enseñanza del Estado. Fundó él mismo un instituto de enseñanza particular, del cual fué director, i que se distinguió por la seriedad de sus estudios.

Estas i otras razones fueron las que decidieron al Honorable Senado a aprobar el proyecto de lei a que nos hemos referido, i ellas justifican tambien el siguiente proyecto de lei que tenemos el honor de proponeros:

«Artículo único.—Concédese a la viuda de don Pedro A. Pérez B., doña Elcira Calderon de Pérez i a sus hijas solteras las señoritas Verania, Susana i Convertina Pérez Calderon, una pension de cien pesos mensuales de que gozarán con arreglo a la lei de montepio militar.»

Santiago, 16 de enero de 1908.—*J. F. Fábres.—Abdon Cifuentes.*»

Mesa Directiva

El señor SECRETARIO.—En la sesion de mañana corresponde elejir Mesa Directiva.

Lei de retiro forzoso

El señor SANCHEZ MASENLLI.—He recibido una carta en que se me dice que en la policia de Santiago no se cumple con la Lei de Retiro forzoso, para los efectos del retiro del servicio por haber cumplido la edad, abonando a los que deben retirarse por esta causa, la pension correspondiente.

Así es, señor Presidente, que para que se dé cumplimiento a la lei, yo me permito pedir a la Mesa que se sirva oficiar al señor Ministro del Interior, para que Su Señoría tenga a bien remitir al Senado una nómina de los empleados de la policia de Santiago que han debido retirarse por haber pasado la edad.

El señor ESCOBAR (Presidente).—Si no hai inconveniente, se dirigirá el oficio a nombre del señor Senador.

El señor WALKER MARTINEZ.—I no pudiera ser de otro modo, porque mal podría dirigirse a nombre del Senado cuando hai algunos de sus miembros, como el que habla, que piensan que la Lei de Retiro es solo para los militares.

El señor SANCHEZ MASENLLI.—Acabo de revisar la lei, que tengo a la mano, i en ella se habla tambien de los empleados de policia.

El señor ESCOBAR (Presidente).—Algun señor Senador desea usar de la palabra?

Ofrezco la palabra.

Terminados los incidentes.

Empréstito municipal

El señor ESCOBAR (Presidente).—En conformidad a lo acordado ayer, corresponde ocuparse del proyecto que autoriza a la Municipalidad de Valparaiso para contratar un empréstito.

El señor PRO-SECRETARIO.—La Comision de Gobierno propone en su informe el siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

«Artículo único.—El Senado, en uso de la atribucion que le confiere el artículo 1.º de la lei número 378 de 14 de setiembre de 1894, autoriza a la Municipalidad de Valparaiso para contratar un empréstito hasta por la suma de ciento cuarenta i cuatro mil setecientos cincuenta pesos; emitiendo, al efecto, bonos municipales con siete por ciento de interes i tres por ciento de amortizacion acumulativa al año, que se destinarán, esclusivamente, a pagar el valor de los terrenos que, en conformidad a la lei de 6 de setiembre de 1876, hayan sido espropiados, particulares con posterioridad al 12 de diciembre de 1904 i ántes de 17 de enero de 1906.»

El señor ESCOBAR (Presidente).—En discusion jeneral i particular el artículo único del proyecto.

El señor BALMACEDA.—Este proyecto corresponde a la necesidad de satisfacer un gasto consultado por la lei que autorizó la espropiacion de los terrenos necesarios, para modificar las calles en Valparaiso. En jeneral, no es conveniente que se autorice a los municipios para contraer deudas que lleguen al máximo de la suma que les permite la lei; pero ahora se trata de gastos que la Municipalidad ha tenido el deber de hacer en conformidad a su lei orgánica, i a la lei especial que autorizó las espropiaciones. Además, esa Corporacion al solicitar la autorizacion de que se trata, está dentro de los límites fijados por la lei, de manera que la Comision no ha podido hacer otra cosa, que aconsejar la autorizacion.

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

Ofrezco la palabra.

Cerradó el debate.

En votacion el proyecto i si no se pide votacion, lo daré por aprobado.

Aprobado.

Ferrocarril de Arica a La Paz

El señor ESCOBAR (Presidente).—Continúa la discusion jeneral del proyecto que autoriza la contratacion de un empréstito para la construccion del ferrocarril de Arica al Alto de La Paz.

El señor DEVOTO.—Al terminar una de las sesiones anteriores, hacia algunas observaciones sobre el proyecto de empréstito que nos presentó el Gobierno para la construccion del ferrocarril de Arica a La Paz, pero habiendo llegado la hora, me ví en la necesidad de interrumpir mi discurso. Como aun tengo que decir algo al respecto, me voi a permitir agregar algunas observaciones para el esclarecimiento de este negocio.

Debo declarar anticipadamente, señor Presidente, que no tengo otro fin que el de llamar la atencion del Gobierno hácia la forma en que se quiere llevar a cabo la construccion de este ferrocarril, i a la gravedad que encierra la contratacion de

un empréstito en las condiciones que se propone.

Reconozco que el pais se encuentra en la obligacion ineludible de construir el ferrocarril mencionado, puesto que existe un Tratado internacional que debemos cumplir; en lo que no estoi conforme es en la manera como debe llevarse a cabo esa obra.

En el Tratado con Bolivia, se estableció que en el plazo de un año, debia contratarse este ferrocarril i el Gobierno urjido por esta cláusula, tuvo que pedir propuestas para la construccion, sin tener estudio alguno hecho. No existia ni siquiera un ante-proyecto que pudiera dar alguna luz sobre el costo aproximado de la obra i los interesados en hacer esta construccion, tuvieron que hacer sus estudios precipitadamente para poder formular sus propuestas en el tiempo señalado. Se presentaron en aquella época, cuatro propuestas, que variaban de dos millones ciento cincuenta i dos mil libras esterlinas a dos millones seiscientas ochenta mil libras esterlinas o sea diferencias de quinientas mil libras esterlinas entre la mas baja i la mas alta. Esta enorme diferencia en los precios está revelando la falta de antecedentes para juzgar el costo verdadero de la obra.

Se aceptó en aquella ocasion la propuesta mas baja, que era la hecha por el Sindicato de Obras Públicas. Todos sabemos que esta Sociedad por causas que no es del caso señalar, fracasó en su empresa, lo que dió lugar a que el Gobierno llamase nuevamente a los antiguos proponentes, pidiéndoles presentasen propuestas.

Solo se presentaron dos, una del Sindicato Aleman i otra de una sociedad inglesa.

A última hora, ésta retiró su propuesta i solo quedó la alemana por valor de tres millones de libras. Esta misma casa había pedido anteriormente dos millones cuatrocientas noventa mil libras. Como se ve, hai una diferencia entre la antigua propuesta i la actual, de más de quinientas diez mil libras i entre ésta i la del Sindicato de Obras Públicas, de ocho

cientas cincuenta mil libras o diecisiete millones de pesos de doce peniques.

Una de las secciones compuesta de treinta i tantos kilómetros importa, según la propuesta alemana, a razón de veinticinco mil libras el kilómetro o sea quinientos mil pesos de doce peniques, lo que da un total de quinientos pesos el metro lineal, precio tan enorme que yo no me esplico, aunque el trayecto presente las dificultades que se quiera.

En la seccion boliviana hai diferencias enormes de precios entre las diferentes propuestas que se han presentado i así miéntras uno de los proponentes, el Sindicato inglés, estimaba en quinientas cincuenta mil libras, la propuesta alemana la estima en un millon ciento cincuenta mil libras o sea una diferencia de seiscientas mil libras, de un ciento por ciento.

En los tres pequeños ramales hai tambien diferencias de gran consideracion, entre los precios que fijaban los proponentes, pues miéntras uno les asignaba un valor de sesenta mil libras, el otro les fija un precio de cien mil libras, esto es, cuarenta mil libras en un valor de sesenta mil libras o sea ochocientos mil pesos de diferencia.

¿No prueba esto una falta absoluta de estudios?.

Ante estas enormes diferencias yo me pregunto ¿es posible proceder con ánimo ligero a aceptar la propuesta alemana, no habiendo ningun estudio que pueda ilustrarnos, ni siquiera de una manera aproximada sobre el costo verdadero de esta obra?

¿El señor Ministro tiene algun dato referente a esto? Tengo el convencimiento que no lo tiene, ni tampoco lo tiene el Director de Obras Públicas, pues en una nota de dicho funcionario, de fecha 3 de marzo de 1906, en que resumia las opiniones que habia dado en el seno de la Comision, cuando se discutia si convenia la via de Lluta o Tacna, decia: «No existiendo planos completos ni siquiera un proyecto completo...» Ahora bien, si no existe esto que es lo que primero debe estudiarse, al proyectarse un ferrocarril ¿ha-

brá siquiera un estudio de presupuesto que revele aproximadamente el costo?

Probablemente el señor Ministro me dirá que puede apreciarse por comparacion entre las diversas propuestas que se han presentado. Pero, señor Presidente, esto no puede servir de base en este caso, puesto que he demostrado con datos precisos las enormes diferencias que hai entre las diversas propuestas, lo que revela claramente que no se han hecho estudios concienzudos, ni aun de parte de los mismos proponentes. Estos hicieron sus estudios a la carrera, angustiados por el corto tiempo de que podian disponer i, fácil es penetrarse, de que todos ellos habrán puesto precios que los dejen a cubierto de toda eventualidad.

Por estas razones, estimo que el Gobierno debiera estudiar mejor este negocio, pues no se comprende que cuando tenemos que hacer un ferrocarril dentro del país, aunque sea de poca importancia, se haga estudiar el trazado i se confeccionen planos i presupuestos detallados; i olvidemos esta saludable norma de conducta cuando se trata de una obra colosal, quizás la de mayor valor que se haya llevado a cabo entre nosotros. No olvidemos que se trata de una obra que soló la línea cuesta setenta millones de pesos, sin contar el material rodante, que no se incluye en el precio señalado i que importará otros veinte o treinta millones, elevándose así el costo de este ferrocarril a cien millones de pesos.

I a propósito del material rodante, se me ocurre preguntar al señor Ministro: ¿paga Bolivia una parte tambien de esto o es sólo Chile quién debe costearlo? Este es otro punto interesante que deberia tambien aclararse.

Persiguiendo el propósito de que se haga un estudio detallado de un negocio de tan enorme magnitud como éste, he presentado una indicacion para que se continúe por administracion el trabajo, a fin de que el Gobierno de Bolivia se penetre de que deseamos cumplir nuestro compromiso. Miéntras tanto, el Gobierno podrá hacer practicar los estudios necesarios que den a conocer lo que

realmente vale la obra, i pedir propuestas con conocimiento exacto del costo de ella.

Si se procede con actividad o se con- tratan los estudios de este ferrocarril, éstos no pueden demorar mucho tiempo, i quien sabe si una vez que esto se haga, no será posible encontrar algun medio que salve las grandes dificultades que hoi se presen- tan i que elevan a tan inmensurable altu- ra el costo de esta obra. Se me objetará que habrá que hacer un gasto de alguna consideracion para estos estudios, pero ¿qué significaría ese gasto, ante la enor- me cantidad de millones que representa esta obra?

Yo no creo que esta medida de pruden- cia pueda dar lugar a una dificultad con Bolivia; no es posible que esta nacion llevara su intransijencia hasta obligarnos a contratar este ferrocarril, cueste lo que cueste, tanto mas que esto puede redun- dar en su propio beneficio, puesto que una vez hechos los estudios necesarios, puede resultar mas bajo el precio de la seccion boliviana, la cual, como se ha visto, se avalúa con criterio tan diverso entre los proponentes.

Ahora se debe contemplar la otra faz de este negocio. El Sindicato Aleman, se ofrece a aceptar vales de tesorería para el pago de la obra, con la obligacion de que se le paguen en el término de dos años. Sin duda que esta proposicion facilita la ejecucion de la obra en los momentos ac- tuales, en que hai tanta dificultad para contratar empréstitos a largo plazo. Pero al mismo tiempo, señor Presidente, nos echamos encima mui graves compromi- sos. Esto de lanzar al mercado vales de tesorería por tan enormes sumas, puede acarreararnos mui sérias dificultades en un momento dado, i aun traer un desprestijio en nuestro crédito, que debemos a toda costa procurar que se mantenga incólume.

Actualmente tenemos una emision de vales de tesorería de un millon cien mil libras, correspondiente a la autorizacion concedida por la lei de agosto. Falta contratar un millon novecientas mil li- bras que se está tramitando, lo que im- porta un compromiso de tres millones de libras. Agréguese a esto los tres mi-

llones que importa el ferrocarril de Ari- ca i tendremos seis millones de libras en vales de tesorería, o sea de deuda flo- tante.

Consideremos este enorme compromi- so que nos echamos encima a tan corto plazo, i pensemos cuál sería nuestra si- tuacion si llegado el vencimiento no pu- diéramos contratar un empréstito o no fuera posible renovar la operacion.

A mí me preocupa este enorme juego de millones, i por eso, ántes de contratar en la indicada forma, preferiria que se demorase un poco la operacion miéntras se despeja el horizonte financiero, tan cargado de nubes por el momento. Creo que el tiempo que se demorará en hacer los estudios, será suficiente para que se aclare la situacion. Para hacer frente al pago de los trabajos que se vayan ade- lantando, podemos disponer de las sete- cientas mil libras que aun tenemos en Europa, como saldo del empréstito que tenemos contratado para este ferroca- rril.

Solo me resta decir que no veo objeto en contratar tres millones de libras para este ferrocarril, siendo que tenemos se- tecientas mil libras disponibles en Euro- pa del empréstito anterior, mas las cien mil libras que representa lo hecho i, en consecuencia, dado caso que se apruebe el proyecto como viene, solo debemos autorizar un empréstito por dos millones trescientas mil libras, que sería lo que faltase para el pago total de obra.

El señor SANCHEZ MASENLLI. —A la construccion de este ferrocarril, señor Presidente, se le ha venido ha- ciendo diversas objeciones, agregándose por los que las han formulado, que no tienen el ánimo de hacer tales objecio- nes, i que en ningun caso tratan de im- pedir que se realice la obra. Sin embar- go, las objeciones son de tal naturaleza que, dadas nuestras costumbres parla- mentarias, ellas envuelven la idea de postergar indefinidamente su ejecucion. Este es el fondo real de las cosas.

Ahora bien, es curioso anotar cómo entre nosotros se forma este criterio en- teramente especial para juzgar de la

conveniencia de hacer obras de la naturaleza de la que nos ocupa; i es mas curioso todavía si comparamos este criterio con el que impera en algunas de las naciones vecinas, como la República Argentina i el Brasil.

Estas naciones, que no están como nosotros comprometidas por un Tratado solemne a construir un ferrocarril para ir a la conquista comercial de los territorios de Bolivia, se apresuran, sin embargo, a construir líneas férreas i sus hombres públicos, trabajan tesoneramente para llegar con el riel civilizador a las altiplanicies bolivianas con mayores gastos que los nuestros. En cambio nosotros que estamos obligados por un Tratado internacional de paz i amistad, Tratado que ha venido a finiquitar graves cuestiones de límites i darnos título definitivo sobre territorios que estaban *sub-lite* antes de la celebracion de ese pacto, ponemos todavía tropiezos i buscamos obstáculos para no llevar a cabo la obra a que estamos comprometidos.

Se ha dicho, señor Presidente, que esta obra nos va a costar mui caro, haciéndose gran hincapié en este argumento, sin tomar en cuenta que por mucho que sea el valor de este ferrocarril no puede compararse con las ventajas inmensas que nos trae la cordialidad de relaciones: proceder de una manera contraria, seria ir contra la corriente que domina en todos los países sud americanos, contra este espíritu pan americano que se ha levantado por todas partes i que ha sido reconocido por todas las naciones de América en diversos Congresos Internacionales. ¿Qué razón habria bastante poderosa que pudiera justificar el que Chile se mostrara adverso a ese espíritu de cordialidad pan-americana?

También se nos dice, buscando nuevos argumentos para oponerse a la ejecución de esta obra, que faltan estudios. ¿Se querrá volver acaso a este sistema de estudios interminables tan en boga desde él 91 hasta la fecha? La verdad es que tales estudios, en la jeneralidad de los casos, no han servido sino para amparar los intereses de los amigos políticos; a

causa de ellos se han cambiado la ruta i la dirección de las líneas férreas, simplemente para satisfacer esos intereses. Esto, además de que perjudica el adelanto de las localidades que deben atravesar los ferrocarriles, contribuye también por la lucha de pretensiones opuestas, a eternizar su ejecución. ¿Es conveniente esto? Me parece escusado contestar.

El valor que representan estas variaciones de estudio, asciende al valor que habrían costado la construcción de muchos cientos de kilómetros de ferrocarriles.

Estoi cierto que los nuevos estudios que se ordenara practicar, no darían otro resultado que el de hacer nuevos gastos; i seguramente después de efectuados habría que aceptar la propuesta de la Deutsche Bank.

¿Cómo quedaria nuestro crédito ante Bolivia i ante la América, si a pretesto de hacer economías que son dudosas i que considero mui problemáticas, no diéramos cumplimiento a un pacto internacional? Esto me parece mui grave, señor Presidente, i merece que el Senado medite un poco antes de dar ocasión a que se piense de que Chile no respeta sus compromisos.

El honorable Senador de Tarapacá, para demostrar el gran costo de este ferrocarril, o en otros términos, el precio exajerado de la propuesta alemana, hacia ayer referencia al costo de algunos proyectos de ferrocarriles, que no pasan de ser proyectos i que, como dato ilustrativo, tampoco pueden servirnos por la diferencia enorme del valor de los jornales i del precio de los rieles i de otros materiales que alcanzan en la época actual, comparados con los que tenían en el tiempo en que se elaboraron los proyectos a que se referia el señor Senador. No es raro, pues, que la construcción del ferrocarril de Iquique a La Paz pudiera haberse tasado en un millón doscientas mil libras esterlinas, i que hoi el ferrocarril de Arica a aquella ciudad pueda importar mas del doble de lo que Su Señoría cree.

Por otra parte, ya sabemos por experiencia lo que pasa con los proyectos; en

este mismo ferrocarril que se trata ahora de construir tenemos un ejemplo: el proyecto que sirvió de base para la propuesta del Sindicato de Obras Públicas, dió como resultado un completo fracaso.

Encuentro que con razon dicen los bolivianos que no quieren cambiar de ruta, porque, a mi juicio, la adoptada es la mejor o mas conveniente.

Comprendo que el honorable Senador por Tarapacá tenga mucho interes por su provincia, Su Señoría recibirá el aplauso de todos los ciudadanos que la habitan porque se ha espresado en la forma en que lo ha hecho; pero mientras tanto....

El señor BALMACEDA.—Pero, señor, si no he hablado de construir ningun ferrocarril de Iquique a Bolivia. Solo he citado los estudios hechos por una compañía inglesa, a fin de que se pudiera apreciar lo errado que habia andado el Gobierno al adoptar la via de Lluza.

El señor SANCHEZ MASENLLI.—Precisamente, Su Señoría hacia cargos a este ferrocarril partiendo de la base del costo del proyecto a que se ha referido; i, mientras tanto, en los planos que tengo a la vista aparece que la distancia que debe recorrer ese ferrocarril es, a lo ménos, superior en trescientos kilómetros a la que tendrá el de Arica a La Paz.

Ahora bien ¿cree Su Señoría que con un kilometraje mayor se puede hacer un ferrocarril mas comercial?

Ademas, Bolivia sostiene que el único ferrocarril comercial i que conviene a sus intereses es aquel cuya construccion ya está acordada con el Gobierno de Chile.

De manera que ante la opinion de Su Señoría yo contrapongo la del Gobierno de Bolivia, en cuyo beneficio o favor se va a hacer este ferrocarril, que Chile está obligado a costear.

Por lo demas, señor Presidente, yo hago caso omiso del interes partidarista en estos casos, porque considero que tiene su límite cuando está en contradiccion con los intereses jenerales.

El señor BALMACEDA.—¿A qué intereses partidaristas se refiere Su Señoría?

¿Sabe Su Señoría lo que está diciendo?

El señor SANCHEZ MASENLLI.—Voi a esplicárselo a Su Señoría.

Me refiero a los amigos que contradicen la conveniencia de este ferrocarril, mientras que el que habla sostiene todo lo contrario: a eso i nada mas me referí.

Decia, tambien, que los intereses jenerales del pais están de acuerdo con el cumplimiento estricto del Tratado celebrado con Bolivia.

No podemos faltar a él por ningun título: ni porque se vayan a hacer nuevos estudios, ni porque se desee hacer economías, que a mi juicio son mui problemáticas, ya que todos los cálculos que se han traído a la Cámara han sido hechos en otra época, cuando las cosas valian la mitad de lo que hoi valen.

En cuanto a la idea de hacer estos trabajos por administracion, creo que es irrealizable, porque como hai un plazo fijo para terminarlos no podemos adoptar ese camino; eso equivaldria a eludir nuestro compromiso de hacer la obra, i jamas llegaríamos a la realizacion del Tratado.

El señor DEVOTO.—Nadie ha pedido que estos trabajos se hagan por administracion.

El señor SANCHEZ MASENLLI.—Pero se ha insinuado la idea de hacerlo en esta forma.

El señor DEVOTO.—Solo mientras se hacen los estudios i planos definitivos.

El señor SANCHEZ MASENLLI.—A eso me refiero, señor Senador. Pero esos estudios i la elaboracion de esos planos pueden demorar cinco, diez o veinte años. Unicamente he tomado en cuenta la idea que se ha insinuado, i de ahí deduzco las consecuencias que naturalmente se desprenden.

Creo, pues, señor Presidente, despues de examinar los diversos argumentos que se han hecho, que no hai razon alguna para postergar la aprobacion de este proyecto.

En este asunto están de por medio el honor de Chile i su propia dignidad; i el cumplimiento de un tratado o su inexecucion no son cosas baladíes, ni mucho

ménos algo sobre lo cual pueda hacerse cuestion de precio.

Ahora bien, si ha habido equivocaciones en la apreciación del costo verdadero de este ferrocarril ¿de quién es la culpa? ¿Es acaso del Gobierno de Bolivia? ¿No es el Gobierno de Chile el que debió hacer todos los estudios necesarios? ¿No es el Gobierno de Chile el que llamó a licitación pública para hacer los trabajos?

¿Qué tiene que ver Bolivia en esto?

Francamente que ~~estimo~~ que esto no es un argumento conveniente.

Supongamos que el Senador que habla ha hecho un contrato para la construcción de una casa con el honorable Senador por Tarapacá; después, el que habla se entiende con un constructor para hacer la obra; se principia su ejecución, pero súbitamente el constructor se ve imposibilitado para cumplir con sus obligaciones por cualquier motivo, de modo que me veo obligado a dejar en nada el contrato que había celebrado con él.

Ahora bien ¿sería lojico que porque me había ocurrido eso con un tercero, estuviera obligado el señor Senador por Tarapacá a darme el valor de la construcción de la casa, o a libertarme del mayor costo que yo tuviera que pagar por hacer la construcción que yo estaba obligado a ejecutar? Me parece que no sería esto lo normal. I si esto es así ¿cómo se pretende exigir algo análogo al Gobierno de Bolivia? ¿Es honrado proceder así, cuando tenemos un compromiso real i efectivo de hacer este ferrocarril?

¿Podemos excusarnos diciendo que hemos cometido una equivocación, que no hemos tomado en cuenta todos los factores que podían influir en el costo de esta obra?

Nó, señor, esto no es correcto.

Se dice también que es imposible la construcción de este ferrocarril; pero mientras tanto la ciencia de la construcción ha adelantado de tal forma que hoy la palabra imposible no existe para la ingeniería. En los tiempos actuales se construyen ferrocarriles al través de cordilleras más altas; se construyen los puentes más largos i difíciles; se hacen

socavaciones por debajo del mar para llevar a todas partes las líneas férreas. De manera que la ciencia ha destruido por completo todos los obstáculos que la naturaleza ofrece i nada hay ya imposible para la ingeniería.

Se observa también que este ferrocarril ha de costar excesivamente caro. Uno de los honorables Senadores que ha terciado en este debate nos ha dicho que costará ochenta, cien o más millones de pesos, pero el hecho es que hay un banco, el Deutsche Bank, que tiene un enorme crédito mundial que se compromete a llevar a cabo esta obra. Basta que esta institución ponga su firma en cualquier contrato para que ese contrato se cumpla en todas sus partes.

Por otra parte ¿dónde se podrá encontrar una institución de mayor responsabilidad que el Deutsche Bank? ¿Podríamos encontrar otros constructores que dieran más garantías de responsabilidad, seriedad i competencia? Me parece muy difícil, sino imposible.

El honorable Senador por Tarapacá, al concluir ayer su discurso, se lamentaba de que las ideas de Su Señoría no se hubieran tomado en cuenta en momento más oportuno, cuando todavía no se había aprobado el Tratado de paz con Bolivia. I estas lamentaciones de Su Señoría ¿que significan? No significan otra cosa que el reconocimiento que hace Su Señoría de que lo hecho no tiene remedio, i solo nos resta cumplir nuestro compromiso.

De manera que con las propias palabras, con las mismas razones de Su Señoría, queda destruida por completo toda la argumentación que nos ha hecho, en la cual, debo declararlo, el honorable Senador ha manifestado conocimientos especiales sobre las distintas rutas que pueden ligar a Chile con Bolivia. Yo aplaudo a Su Señoría por todos los estudios que ha hecho sobre el particular, pero no creo que sea posible aceptar sus ideas, porque, como Su Señoría nos ha dicho, no se tomaron en cuenta al negociarse el Tratado con Bolivia, i si no se

tomaron en cuenta, fué porque el Gobierno de Bolivia no quiso aceptar de ninguna manera otra ruta que la establecida por el Tratado.

Creo que, dada esta situacion, Chile solo debe hacer honor a su palabra, dar cumplimiento lisa i llanamente a ese tratado i construir el ferrocarril a la mayor brevedad.

Por lo demas, éste no va a ser un ferrocarril simplemente boliviano, sino que va a servir tambien los intereses chilenos, porque, sea como se quiera, las relaciones comerciales entre ambos paises tendrán que incrementarse por medio de este ferrocarril.

Nuestro pais podrá llevar a Bolivia sus vinos, frejoles, maiz i muchos otros productos agrícolas e industriales, como muebles, por ejemplo, industria que tendrá en Bolivia un mercado de primer orden, pues muchos muebles que se hacen en las fábricas de Valparaiso, se llevan hasta Bolivia en la actualidad, a pesar de las dificultades i la carestía en los fletes.

Servirá eficazmente a la industria maderera del Sur de Chile, que en la actualidad remite a Bolivia enormes cantidades de durmientes; ¿cómo aumentará este comercio el dia que puedan llevarse esos durmientes por ferrocarril desde Arica al Alto de la Paz?

Tenemos, pues, que, hecho este ferrocarril, aumentará enormemente nuestro comercio con Bolivia, con provecho de todas nuestras industrias, porque es una lei natural la de que, cuando se establece una via de comunicacion, ya sea por medio de ferrocarriles o vapores, aumenta de un modo considerable el comercio i prosperan las industrias en los paises cercanos a ella.

De ninguna manera es este ferrocarril, como se ha dicho, una dávida jenerosa que hacemos a Bolivia; i si es dávida, hai que reconocer que lo es tambien para nuestro comercio e industria, porque, como he dicho, abierta esta via de comunicacion, han de llegar a Bolivia todos nuestros productos.

Por todas estas consideraciones i aten-

diendo a que la fe pública del pais, su dignidad i su honra, están comprometidas a la realizacion de esta obra, creo que al Senado de Chile no le queda otro recurso que autorizar al Gobierno para que cumpla con su palabra, a fin de que, cuánto antes, sea este ferrocarril una realidad.

El señor BESA.—Quiero aprovechar los breves instantes que quedan de la primera hora, para dar algunas esplicaciones al Senado sobre por qué he puesto mi firma en el informe de la Comision.

Fomé parte, como varios señores Senadores aquí presentes, de la Comision que el Gobierno tuvo a bien designar, para que informara sobre cuál de las propuestas convenia aceptar. Se habian presentado dos propuestas: una del Sindicato Ingles i la otra del Deutsche Bank, que se ha llamado tambien Sindicato Aleman. En la Comision se llegó al fin a la conclusion de que si no se aceptaba la propuesta del Sindicato Aleman, no se construiria ese ferrocarril sino en muy largo tiempo, i por consiguiente, no se daria cumplimiento al contrato con Bolivia.

Debo recordar al Senado que el Gobierno boliviano estuvo vacilando por muchos años antes de renunciar a su idea de tener un puerto en el Pacífico. Largas jestioniones se hicieron en ese sentido sin arribar a ningun resultado. Por fin se obtuvo del Gobierno de ese pais que cambiara su idea de tener un puerto en el Pacífico, por este ferrocarril, que habia de unir el Alto de La Paz con el puerto de Arica. No se fijó plazo, naturalmente, para la terminacion de este ferrocarril, porque no sabia el Gobierno de Bolivia ni el de Chile cuál seria su costo, pero sí, se estipuló que el Gobierno estaria obligado a garantizar hasta la suma de un millon setecientas mil libras esterlinas, sobre los capitales que se invirtieran en la construccion de ferrocarriles interiores en ese pais, deduciendo de esta cantidad el valor de la seccion boliviana del ferrocarril de Arica al Alto de La Paz. Ha dicho el honorable Senador de Tarapacá, en su discurso que ha venido a dar luz sobre todo lo que se relaciona con este

asunto, que desde mucho tiempo atrás se ha venido haciendo estudios, a fin de unir por ferrocarril el Alto de la Paz con la costa del Pacífico. Debo declarar, sin embargo, que éstos no han sido estudios sino preliminares, sin que ninguno de ellos sea completo ni definitivo; sólo han sido ante-proyectos, i todavía ante-proyectos mui incompletos, en que no se tomaron sino sólo ciertas coordenadas i a mui larga distancia.

El señor BAI MACEDA.—¿Me permite el señor Senador?

Si no se conocen estos estudios es porque son de particulares, que naturalmente no habian de darlos a conocer así no mas. Los estudios de los señores Tello i Arancibia, por ejemplo, están perfectamente hechos.

El señor BESA.—A pesar de la aseveracion del honorable Senador, sigo creyendo que esos ingenieros no hicieron un trabajo definitivo i completo. He oido a varios ingenieros que lo hecho por esos señores es solo un ante-proyecto; si han plantado algunas estacas en el terreno habrá sido a mucha distancia, porque hoy esas estacas no existen.

He hablado tambien con los concesionarios del ferrocarril de Camarones a las borateras de Chilcaya, quiénes me han manifestado que tampoco existen estudios sobre esta via. Me decian: «no tenemos estudios sobre este ferrocarril, i es mui difícil hacerlos por las abruptas montañas que hai que atravesar». No creo que ningun particular, ninguna compañía se atreva a hacer estudios definitivos de un ferrocarril, en aquella rejion, sin tener la seguridad de contratar la construccion de la obra, porque cuestan muchos miles de libras.

De manera que me he formado la conviccion de que los únicos estudios serios i definitivos que se han hecho para el ferrocarril que ha de unir a Arica con La Paz, son los del Deutsche Banck. Estos estudios, como decia el honorable Senador de Valdivia, existen i han sido hechos por treinta ingenieros competentes, que se han ocupado en aquella rejion du-

rante mucho tiempo en hacer los estudios de esta obra.

El mismo Sindicato de Obras Públicas que contrató primitivamente la construccion de la obra, no hizo estudios definitivos, pero estudió lo bastante para poder adquirir el convencimiento de que no podría construirlo sin que le dejara una enorme pérdida.

Esta Sociedad habia contratado la construccion por dos millones docientas i tantas mil libras. El Sindicato Inglés que mandó tambien ingenieros a estudiar el ferrocarril, presentó una propuesta por dos millones cuatrocientas mil libras, no sé si me equivoco, pero despues retiró su propuesta. Quedó entónces en pié únicamente la propuesta del Sindicato Aleman que tambien iba a ser retirada. Naturalmente esto se debió al deseo que tenían los proponentes de no comprometerse en momentos de crisis como la por que atraviesan casi todos los mercados del mundo. Sin embargo, creo que tratándose de un negocio tan brillante como éste no habrian faltado en Europa los capitales necesarios.

Por consiguiente, planteada como está la cuestion, o se construye este ferrocarril por el Sindicato Aleman o se posterga su construccion de una manera mas o ménos definitiva. Los trabajos por administracion se pueden hacer en la parte fácil de la obra, donde no hai dificultades técnicas, pero en los contrafuertes de la cordillera de la costa no se podrá hacer en esa forma o si se hicieran demorarían lo que los estudios del ferrocarril trasandino, que duraron mas de veinte años.

Los estudios del Sindicato Aleman son reales i efectivos, i hai fundamento para creer que no es un precio excesivo el de su propuesta. Desde el momento que el Sindicato Inglés retiró la suya que era de dos millones cuatrocientas mil libras esterlinas i que fijaba otras condiciones que la hacian mucho mas onerosa que la propuesta alemana, hai derecho para creer que ésta no fija un precio exajerado, i la prueba es que en la comparacion que se hizo en la Comision, de ambas propuestas,

se llegó a la conclusion de que solo habia una diferencia entre ellas de setenta i seis mil libras esterlinas.

Si no aprovechamos esta ocasion para construir el ferrocarril no podremos hacerlo durante muchos años i, por consiguiente, no podremos cumplir con el compromiso que por el tratado nos hemos impuesto.

He encontrado mucha razon en sus observaciones al honorable señor Walker Martínez, porque con ellas se ha podido aclarar perfectamente el punto de si el Gobierno de Chile se obliga a pagar el mayor valor que en la propuesta se fija a la seccion boliviana del ferrocarril. Creo que el honorable Senador ha hecho así un positivo servicio al Gobierno mismo, pidiéndole que resuelva la cuestion con el Gobierno de Bolivia. Las observaciones de Su Señoría han dado resultados ya que se ha obtenido una contestacion favorable de ese Gobierno.

Felicito por ello a Su Señoría porque ahora tenemos la certeza de que el Gobierno boliviano acepta esta innovacion.

El señor PUGA BORNE (Ministro de Relaciones Exteriores).—La ha reconocido desde el primer dia en que se le comunicó la posibilidad de contratar la construccion del ferrocarril, por un precio mas alto que el que le fijaba el contrato con el Sindicato de Obras Públicas.

El señor BESA.—El señor Ministro de Obras Públicas no nos habia dicho ésto, sino solo que se gestionaba un arreglo en ese sentido con el Gobierno de Bolivia.

El señor PUGA BORNE (Ministro de Relaciones Exteriores).—Se firmará un convenio entre ambos Gobiernos sobre este particular de un dia a otro, pero la palabra del Gobierno de Bolivia fué dada en la forma que ya he dicho, hace tiempo, i ha entendido siempre ese Gobierno que el nuestro no se obliga por mas de un millon setecientas mil libras esterlinas en la construccion de la seccion boliviana del ferrocarril i por la garantía de los capitales que se inviertan en los ferrocarriles interiores de esa República.

El señor BESA.—De manera que he-

mos llegado ya a una situacion clara i definida sobre este asunto, ya que el Gobierno de Bolivia reconoce que del millon setecientas mil libras esterlinas que el Gobierno de Chile estaba abligado a garantizar sobre la construccion de ferrocarriles interiores de ese pais contratados con la Casa Speyer, debe deducirse el costo de la seccion boliviana del ferrocarril de Arica a La Paz.

De manera que el mayor valor de la seccion boliviana del ferrocarril no implica un mayor desembolso para nuestro Gobierno.

Como veo que llega el término de la primera hora dejola palabra, reservándome el derecho de decir lo poco que tengo que manifestar en la próxima sesion.

El señor ESCOBAR (Presidente).—Se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

Presupuestos

El señor ESCOBAR (Presidente).—Pongo en segunda discusion la partida 8.ª, «Suministros al Ejército», conjuntamente con las indicaciones formuladas.

El señor SECRETARIO.—El señor Walker formuló indicacion para que se consulte el siguiente ítem: «Para la construccion de una casa para los oficiales i un picadero cubierto en el cuartel del Regimiento Escolta, setenta i cinco mil pesos».

El señor Villegas hizo indicacion para que se consulte un ítem que diga: «Para adquirir el fundo «La Florida» de propiedad de la Municipalidad de la Serena, a fin destinarlo para campo de maniobras para la guarnicion militar de esa ciudad, veinte mil pesos».

El señor PRATS BELLO (Ministro de Guerra).—Entiendo que esta partida quedó para segunda discusion, a fin de que el que habla estuviera en situacion de poder dar algunas esplicaciones respecto de la conveniencia de renovar parte del material de artillería de nuestro Ejército. Me he informado en las oficinas militares

i he llegado a la conclusion de que, consultando una suma prudencial, de cien mil libras esterlinas o sea un millon trescientos treinta i tres pesos treinta i tres centavos oro de dieciocho peniques, podria iniciarse esa renovacion.

Talvez no seria conveniente entrar en detalles, por lo que ruego al Senado no los exija i apruebe el gasto.

El señor WALKER MARTINEZ.—Agradezco al señor Ministro que haya tomado en cuenta las observaciones que hice ayer, i, naturalmente, debemos escuchar esplicaciones que, como Su Señoría insinúa, no seria conveniente dar en sesion pública.

El señor PRATS BELLO (Ministro de Guerra i Marina).—Debo hacer otra indicacion. El fusil Mauser que se encuentra ya anticuado, requiere reformas que se hacen indispensables porque no solo todas las naciones europeas que cuentan con esta clase de arma sino que tambien la República Arjentina, ya lo han reformado.

Creo que nosotros debemos hacer otro tanto i que el trabajo se podria hacer en el pais con un gasto de ciento cincuenta mil pesos oro.

Me permito, en consecuencia, formular indicacion para consultar el siguiente ítem:

«Ítem ... Para reformar el fusil Mauser, pesos oro..... 150,000»

El señor MATTE PEREZ (vice-Presidente).—Como estos dos ítem propuestos por el señor Ministro, consultan gastos en oro, podrian colocarse en la partida 15, con el rubro de «Suministros al Ejército», porque la partida en discusion es de gastos en papel, i la 15 de gastos en oro.

Se dió por aprobada la partida con las indicaciones de la Comision, de los señores Villegas, Walker Martínez i las del señor Ministro que deberán colocarse en la partida 15.

La partida 12, «Retiros, montepíos i pensiones», que habia quedado para segunda discusion, se dió por aprobada.

Se puso en segunda discusion la partida 13 «Gratificaciones i pensiones concedidas por leyes especiales».

El señor PRO-SECRETARIO.—El señor Ministro propone que esta partida se sustituya por la siguiente:

PARTIDA 13

Gratificaciones i pensiones concedidas por leyes especiales:
\$ 3.086.268.03.

GASTOS FIJOS

TITULO I

Pensiones de retiro

| | | | |
|----------|---|----|------------|
| Ítem 228 | Oficiales e individuos de tropa que hicieron la campaña contra el Perú en 1838. (Ítem 1 del Anexo)..... | \$ | 4,350 |
| " 229 | Oficiales jenerales, jefes i oficiales retirados absolutamente e inválidos. (Ítem 2 del Anexo)..... | | 927,015 81 |
| " 230 | Oficiales jenerales, jefes i oficiales retirados temporalmente. (Ítem 3 del Anexo)..... | | 137,252 21 |
| " 231 | Retiro especial. (Ítem 4 del Anexo)..... | | 494,431 93 |

TITULO II

Invalidez

| | | | |
|----------|--|----|---------|
| Ítem 232 | Inválidos de la guerra contra el Perú i Bolivia. (Ítem 5 del Anexo)... | \$ | 344,372 |
|----------|--|----|---------|

| | | |
|-------|---|---------|
| " 233 | Inválidos de la campaña de 1891. (Item 6 del Anexo) .. | 286,480 |
| " 234 | Invalidez ordi- naria. (Item 7 del Anexo).... | 32,499 |
| " 235 | Individuos de tropainutiliza- dos en actos del servicio. (Item 8 del Anexo)..... | 1,680 |

TITULO III

Premios de constancia

| | | |
|----------|--|---------|
| Item 236 | Premios de constancia. (Item 9 del Anexo)..... \$ | 124,614 |
|----------|--|---------|

TITULO IV

Jubilados

| | | |
|----------|--------------------------------------|--------|
| Item 237 | Jubilados (Item 10 del Anexo). \$ | 21,395 |
|----------|--------------------------------------|--------|

TITULO V

*Montepíos i pensiones por causa
de muerte*

| | | |
|----------|---|------------|
| Item 238 | Montepíomi- litar. (Item 11 del Anexo). \$ | 466,550 20 |
| " 239 | Pensiones por el incendio de la Maes- tranza de Artillería. (Item 12 del Anexo). | 288 |
| " 240 | Montepío es- pecial por la guerra con- tra Perú i Bolivia. (Item 13 del Anexo). ... | 68,647 50 |

| | | |
|-------|---|------------|
| " 241 | Montepío es- pecial por la campaña de 1891. (Item 14 del Anexo). | 11,202 |
| " 242 | Pension a las familias de las víctimas de Lo Cañas (Item 15 del Anexo). | 5,334 |
| " 243 | Pension a las familias de los que pe- recieron en la esplosion de la Fáabri- ca de Cartu- chos (Item 16 del Anexo). | 711 |
| " 244 | Asignaciones pías. (Item 17 del Anexo). | 159,445 38 |

Total de la partida.. \$ 3.086,268 03

Se dió por aprobada en esta forma.
El señor SECRETARIO. — Quedó
tambien para segunda discusion el ítem
251, «Comision Militar en Europa».

El señor ESCOBAR (Presidente).—
En segunda discusion el ítem.

El señor PRATS BELLO (Ministro
de Guerra i Marina).—La Comision Mi-
litar en Europa corresponde a un servicio
de la mas alta insportancia pues tiene
que velar por la buena conducta de los
oficiales chilenos que se instruyen en los
cuerpos militares europeos, imponerse de
los adelantos militares e informar al Go-
bierno sobre los nuevos procedimientos e
inventos en materias militares i, por úl-
timo, intervenir en las adquisiciones de
armamentos i artículos para el Ejército
de nuestro pais.

Rogaria, en consecuencia, al señor Se-
nador por Santiago que retirara su ope-
sion al ítem que está en segunda discu-
sion.

El señor WALKER MARTINEZ.—
Debo deferencia al señor Ministro, sobre
todo despues de la que Su Señoría ha

manifestado conmigo al hacer indicacion para consultar un ítem destinado a costear la renovacion del material de artillería, i por esto retiro mi oposicion al ítem en debate.

Pero confio en que quedará la Comision Militar en Europa con un carácter mas bien informativo respecto de las adquisiciones de armamentos i materiales de guerra, i que siempre que se trate de adquisiciones de armamentos, sobre todo cuando sea en cantidades considerables, se exija a las casas constructoras que manden aquí sus especímenes i personas encargadas de darlos a conocer.

Aprovecho la oportunidad para insinuar este procedimiento al señor Ministro, ya que, según el ítem que acaba de aprobarse por valor de cien mil libras esterlinas para adquisicion del material de artillería, debe adquirirse este material.

Si el Gobierno adopta el sistema de hacer venir a Chile comisiones que traigan modelos de las fábricas de cañones, con los conocimientos que sobre la materia han de tener las oficinas técnicas militares, será fácil ver qué modelos descuellan i entónces la opcion puede quedar reducida a dos o tres sistemas.

Aun cuando no compremos desde luego una gran cantidad de cañones, la suma de cien mil libras esterlinas que se destina para ese objeto este año, será, sin duda alguna, un aliciente para que manden sus modelos muchas de las fábricas de cañones que hai en Europa.

De esta manera, tambien, la eleccion no la harán dos o tres oficiales, sino el Gobierno mismo asesorado por toda la oficialidad competente en el ramo de artillería.

Retiro, pues, la indicacion que habia formulado.

El señor PRATS BELLO (Ministro de Guerra i Marina).—Quiero únicamente decir al honorable Senador de Santiago que las ideas que acaba de emitir han sido consideradas ya en el Gobierno, de modo que tengo el gusto de anunciarle que se procederá en conformidad a ellas.

El señor ESCOBAR (Presidente).—

¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

Aprobada la partida.

En discusion el proyecto de presupuesto del Ministerio de Marina.

En discusion la partida 1.^a

El señor SECRETARIO.—Partida 1.^a, «Secretaría», sin variacion.

Se dió por aprobada.

El señor SECRETARIO.—Partida 2.^a, «Direccion Jeneral de la Armada.

La Comision propone:

Agregar:

Despues del 43:

Item ... Coronel asimilado don

Félix Deinert..... \$ 6,000

El señor Ministro propone:

Que se modifique la glosa de los ítem 19, 6, 40, 49, 54, 59, 67, 79, 105 i 158 en la forma siguiente, suprimiendo las cantidades:

«Item ... Un mayordomo segundo (portero) P. de la A.»;

Que se modifique, asimismo, la glosa de los ítem 41, 71, 95, 99, 106 i 159 en la forma siguiente, suprimiendo las cantidades:

«Item ... Un mozo (portero) P. de la A.»;

Que se deseche la indicacion de la Comision relativa a modificar el rubro que precede al ítem 131, debiendo decirse «Comisaría Jeneral de la Armada», como se espresa en el proyecto orijinal;

I que se deseche, asimismo, la indicacion de la Comision para suprimir en el ítem 131, las palabras: (el Director).

El señor BALMACEDA.—Hace tiempo se presentó a esta Cámara un proyecto que fué enviado a Comision i que envolvia el propósito de reorganizar las oficinas de la Direccion de la Armada. Ese proyecto, aun cuando parecia sencillo, no lo era en realidad. Examinándolo en detalle se advirtió que consultaba un número de empleados inferiores tan numeroso que asombraba.

Sin embargo, señor Presidente, parece que ese proyecto, que fué enviado a Co-

mision, se ha incluido en el presupuesto de Marina.

Segun he tenido ocasion de ver, señor Presidente, se consulta para la Direccion de la Armada un número de escribientes tan considerable como no lo tiene ninguno de los Ministerios de Santiago.

Los escribientes pasan de sesenta i voy a demostrarlo.

Oficina de la Direccion Jeneral: dos jefes de seccion, un oficial de partes, dos escribientes de primera clase, dos de segunda i dos de tercera. Oficina de informes técnicos: un escribiente de primera clase.

Oficina de Hidrografia: un escribiente de segunda clase.

Direccion del personal: un escribiente de primera clase, otro de segunda i cinco de tercera clase.

Seccion del personal: un escribiente de primera uno de segunda i cinco de tercera.

Fiscalía: un escribiente de segunda.

Subseccion A de la seccion de Instruccion Primaria: un escribiente traductor.

Seccion de Sanidad: uno de tercera.

Direccion del Material: oficial de partes, oficial primero, dos escribientes de segunda i dos de tercera.

Armas de Guerra i Municiones: un escribiente de primera clase i otro de segunda.

Comisaría del material: tres escribientes de tercera clase.

Cuenta de Víveres: escribiente de primera, escribiente de segunda i de tercera.

Cuenta de Consumos: dos escribientes de primera, dos de segunda i dos de tercera.

En fin, recorriendo las diversas secciones, se encuentran sesenta o mas escribientes de todas clases, ya con ese título, ya con el de oficiales de pluma.

No comprendo qué es lo que escribe tanta jente.

Por esto, señor Presidente, no sé cómo votar. A mí me parece que hai en esto un enorme desorden, como lo hemos venido señalando a la consideracion pública i al Senado, aunque sin fruto, desde tiempo atras, desorden que muestra la necesidad de trasladar la Direccion de la Armada a Santiago, para que la inmediata inspeccion del Gobierno ponga orden en aquella oficina.

Por ahora me limito a llamar la aten-

cion del señor Ministro, porque no quiero hacer indicaciones en una materia en que,

para tomar alguna determinacion, hai que hacer un estudio a fondo; i a dejar constancia del descontento que me produce cada vez que entro a estudiar un poco estos asuntos.

En aquella oficina no hai nada que esté dentro de las condiciones de correccion que exigen las oficinas administrativas.

Creo que esto no mejorará sino cuando se realice el propósito que abrigaba el ex-Ministro de Marina, señor Fábres, de trasladar estas oficinas a Santiago.

Sé que durante algun tiempo se han estado haciendo gastos considerables para preparar aquí las instalaciones convenientes; pero ignoro cuál sea el propósito actual del Gobierno, que en estos servicios parece tener ménos fijeza de miras i resoluciones que en cualquier otro ramo del servicio.

Por aquel mismo tiempo en que se hablaba de traer a Santiago la Direccion de la Armada, se habló tambien de enviar el *Capitan Prat* a repararse en Europa.

Así se aseveró por el Ministro del ramo. En el dique de Talcahuano solo se harian lijeras composturas, las necesarias para que la nave emprendiese el viaje a Europa.

Con esto se emborrachó la perdid, el buque se descompuso en Talcahuano, i fuera de eso no se ha hecho nada.

Temo que las influencias que se hicieron valer para que el *Prat* se reparase en Chile, hayan obrado ahora tambien para impedir la traslacion a Santiago de la Direccion de la Armada.

El señor PRATS BELLO (Ministro de Marina).—Varios puntos ha tocado el señor Senador por Tarapacá.

Ha empezado Su Señoría criticando en términos duros el crecido número de escribientes cuyos sueldos se consultan en esta partida, i manifestándose asombrado de que las oficinas ministeriales tengan ménos.

Su Señoría, en esta comparacion, ha partido de una base errónea, porque solo toma en cuenta la Secretarías de los Ministerios, i no las numerosas oficinas que

dependen de cada uno de ellos; mientras que en esta partida figuran las diferentes secciones en que están divididos los servicios superiores de la Armada.

Otra observacion se refiere a la traslacion de las oficinas de la Direccion de la Armada a Santiago.

Efectivamente, se dictó un decreto fijando la residencia de las oficinas superiores de marina en la capital de la República. Pero se han formulado ante el Gobierno observaciones dignas de ser tomadas muy especialmente en cuenta, que lo han hecho meditar sobre las consecuencias que traeria la ejecucion de aquel decreto. Yo reconozco la conveniencia de que el Gobierno tenga cerca de sí una oficina consultiva, pero de ahí a requerirse la presencia en Santiago de todo el personal de la Direccion de la Armada, hai mucha distancia.

Como digo, en vista de opiniones que ha habido que tomar en cuenta, no creo que la traslacion de esa oficina sea fácil de realizar. Por el contrario, esas autorizadas opiniones la consideran perjudicialísima. Por tanto, el Gobierno ha dejado el decreto en suspenso.

A este respecto, voy a pedir la lectura de un documento en el cual se resumen las razones que se han hecho valer ante el Gobierno, para no innovar en el estado actual de las cosas en cuanto a la ubicacion de la Direccion de la Armada.

El señor PRO SECRETARIO.—Es una nota dirigida por el Director Jeneral de la Armada.

Dice así:

«Valparaiso, 31 de octubre de 1907.
—Excmo. señor:

A mi regreso de Europa supe que se proyectaba trasladar las oficinas superiores de la Armada a Santiago. En las muy escasas ocasiones en que se me interrogó sobre si la medida adoptada por el Gobierno era o no viable, contesté que, dada la organizacion actual, no habria dificultad material ninguna para un cambio cualquiera de ubicacion.

Como no se me preguntara si la medida era o no conveniente al servicio de la Armada, reservé mi opinion. Así

me lo ordenaba el puesto que desempeñé i así comprendo la disciplina. Un funcionario no puede estorbar los propósitos del Gobierno.

Llegado el momento de producir mi opinion, quiero dejarla claramente espuesta en los párrafos que siguen:

Desde que he conocido de cerca el servicio de la Armada, primero en la Intendencia de la provincia, despues en la Comandancia Jeneral de Marina i por último en su actual organizacion, jamas tuve noticia de que él hubiera producido dificultades al Supremo Gobierno. Por el contrario, de acuerdo siempre con él, su organizacion se ha venido modificando a medida que ha crecido el material a flote i las necesidades de diverso carácter de los modernos buques de combate.

De este modo se llegó a confeccionar la lei de 10 de agosto de 1898 i los reglamentos vijentes que dieron al servicio la estructura que actualmente tiene i que ha permitido a la superioridad estudiar en detalle sus diversas reparticiones.

Con el estudio i la observacion detenida se han modificado prácticas rutinarias, suprimiendo abusos, reglamentando la provision, almacenaje i apertrechamiento, obtenido un vasto plantel de reparaciones i estimulado notablemente el estudio i disciplina del personal.

En esta tarea de perfeccionamiento de la organizacion de 1898, dejé el servicio naval cuando partí a Europa en 1905.

A mi regreso, un año despues, supe con estrañeza que se habian suscitado dificultades entre el Ministerio i la Direccion Jeneral de la Armada.

No me parece que sea éste el lugar de estudiar el orijen i la causa de esas dificultades, mas aparentes que reales, i que se han solucionado satisfactoriamente cada vez que se ha conocido la naturaleza del servicio i las atribuciones i deberes de los jefes de la Armada.

Pero es oportuno esponer aquí el motivo por qué se ha mantenido a Val-

paraiso como capital del Territorio Marítimo de la República i asiento de la Superioridad Naval, legalmente desde 1848, de hecho ántes de esa fecha.

La esperiencia de las guerras que ha sostenido la República ha demostrado que la lentitud de las operaciones ha dependido de que el material de guerra marítima, siempre insuficiente, no estaba preparado para cumplir su mision, ni tenia elementos para hacer fácil el apertrechamiento i la reparacion de los buques. Solo con la inspeccion i fiscalizacion inmediata de la Superioridad en el Departamento pudieron evitarse fracasos a que se esponia la Escuadra por el tiempo que perdía cada buque en repararse i apertrecharse.

Esa esperiencia, angustiosa al pais, impuso, poco a poco, la organizacion actual del servicio: pero ella no es perfecta ni podrá serlo, hasta que los elementos indispensables para el espedito i rápido despacho de los pedimentos no concuerde con las necesidades crecientes del moderno material de guerra a flote. Para ello se necesitan instalaciones propias i existencias bastantes a satisfacer las necesidades de la Armada en el momento que se produzcan.

La misma insuficiencia en el material se notaba en el personal i solo a la vista de esta insuficiencia i estudiando con los jefes lo que con mas urgencia debia satisfacerse, ha podido impulsarse la organizacion de la Enseñanza Naval hasta el estado en que se encuentra, pero falta aun mucho que hacer para que sea completa i no poco para que sea prácticamente útil.

Para llegar a estos adelantos en el servicio ha necesitado la Superioridad Naval no solo revistar los buques cada vez que llegan al Departamento i estar en contacto inmediato i frecuente con sus comandantes, sino imponerse en detalle del resultado de sus comisiones i de la instruccion comparada del personal de sus buques.

La vida del mar es dura i sacrificada. Su personal ha dedicado hasta hoi a ella, su vida entera porque su pensamiento ha debido estar tenazmente dedicado al aprendizaje primero, al per-

feccionamiento de cuanto ha notado defectuoso en el servicio, despues.

Esa disciplina severa del trabajo es muy fácil romper, i así ha podido verse que todo jefe u oficial que por cualquier motivo abandona el servicio por algunos meses, lo deja, o si vuelve a él es para manifestarse cansado, descorazonado i tímido para las comisiones duras, aprovechando cualesquier pretexto para abandonarlo definitivamente.

Se ha podido ver, hace poco, cuánto ha costado al mismo Gobierno, hacer volver al servicio activo a oficiales que han desempeñado largas comisiones en la capital; en jeneral, puede decirse que el oficial que desembarca, se pierde, porque siendo requisito indispensable de ascenso estar constantemente embarcado ántes de ser jefe, el tiempo que pasa en comisiones prolongadas fuera del servicio activo, impone postergaciones justificadas que pocos quieren aceptar.

Dados nuestros hábitos administrativos, esta situacion se agravaria considerablemente apartando a la Superioridad Naval del Departamento porque seria necesario llevar a la capital a algunos jefes i oficiales, los que habituándose a una vida mas fácil i regalada que la que han acostumbrado, volverian difícilmente a bordo, o no volverian. Aun en caso de volver pensarían mas en reanudar la vida descansada de ciudad que en el estudio incesante de las necesidades del servicio i en la fiscalizacion diaria del cumplimiento de las obligaciones de cada oficial.

Este punto es interesante de considerar por lo que aparta a la Superioridad del conocimiento del personal que se levanta i de la organizacion del servicio que no ha llegado a su perfeccion, ni mucho ménos; pero como se relaciona con los hábitos políticos del pais i la influencia de las personas que revisten carácter político, prefiero dejarlo por entero a la perspicacia de S. E. Sin embargo, debo hacer presente a V. E. que el personal militar que se lleva a Santiago deberá variarse con frecuencia para que cumpla cada cual con los requisi-

tos de ascenso, circunstancia que obligaría a muchos jefes a frecuentar una vida llena de halagos desconocidos antes para ellos. Temo que para continuar en ella, ese personal llegue a solicitar recomendaciones estrañas a las de sus jefes, con lo que se afectaría seriamente la disciplina que hasta ahora se ha podido mantener en buen pié.

La traslacion de las oficinas no presaria al servicio naval mayores facilidades de espedicion: es éste un servicio de mil detalles, todos tan íntimamente ligados, que el olvido o la desatencion de uno puede influir bien desgraciadamente en el resultado.

Estando las oficinas en Santiago, con el mayor gasto de su numeroso personal, se facilitaria probablemente la consulta del Gobierno de tres o cuatro negocios de importancia, pero para el resto habria que esperar los informes que se pidieran i se procederia solo bajo la fe de ellos. Hoi los informes sirven de ilustracion, pero en todo caso de alguna entidad interviene el conocimiento personal de los superiores i en especial del Director Jeneral.

Debe tomarse en cuenta, ademas, que el personal militar desempeña en tierra solo comisiones temporales que jeneralmente duran solo dos años, porque el Reglamento de ascensos exige el embarque de todos por períodos de tiempo no inferiores al minimum de dos años. La consecuencia natural será que se obligará a este personal a trasladarse a Santiago con su familia, para volver despues con ella a donde se le destine, con el sacrificio pecuniario consiguiente a él i al Erario Nacional.

Casi todos ellos tienen sus familias en Valparaiso porque desde la Escuela, forman aquí sus relaciones i porque estando embarcados, pueden verla con alguna frecuencia i atenderla cada vez que recalán en el Departamento. En los apostaderos tienen habitacion i no pasan por ellos mas de una o dos veces en su vida.

La organizacion del servicio no ha podido perfeccionarse, por falta de recursos en mucha parte. Esta situacion

impone demoras en las reparaciones apertrecheamiento, que no se hacen mas gravosas ni mas sensibles al país, porque la Superioridad repára con órdenes verbales i con su fiscalizacion i enerjia personales i diarias, las faltas mas sensibles que se notan.

Por último, Excmo señor, si el estado casi rudimentario del servicio naval, al principio i en el poco mas organizado de hoi, no ha ofrecido dificultades insubsanables a la accion i propósitos del Supremo Gobierno, el actual asiento de la Direccion de la Armada, no parece prudente esperar ventajas para su perfeccionamiento de la traslacion proyectada, sobre todo, si se toma en cuenta que mui pronto debe abandonar los Arsenales que hasta hoi ha usado, para comenzar una nueva instalacion en un sitio en donde nada se ha hecho para atender el aprovisionamiento de nuestros barcos.

Hai otras consideraciones que podria hacer sobre la atencion de fortificaciones, trabajos hidrográficos, etc., fuera de las reparaciones del material a flote i adquisicion de la artillería i municiones, que podrian reforzar la esposicion anterior. Las omito en obsequio a la brevedad i a que se imponen a la perspicacia de S. E. en los momentos precisos en que se quiere aumentar el poder naval i cimentar la atencion de su complejo servicio bajo bases estables i prácticamente adecuadas a cada una de sus múltiples operaciones.

Saludo atentamente al señor Presidente.—*Jorje Montt.*»

El señor PRATS BELLO (Ministro de Marina).—El último punto que ha tocado el señor Senador por Tarapacá, es al relativo a las reparaciones del blindado *Capitan Prat*.

El señor ESCOBAR (Presidente).—Permítame el señor Ministro. No hai número en la Sala.

Se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

ANTONIO ORREGO BAREOS,
Redactor