

Sesion 27.^a extraordinaria en 5 de Diciembre de 1908

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES GUTIERREZ I PUGA BORNE

SUMARIO

Se aprueba el acta de la sesion anterior.— Cuenta.—El señor Irarrázaval Zañartu llama la atencion del Gobierno sobre diversas irregularidades de la administracion de justicia en Antofagasta.—Contesta el señor Ministro de Hacienda.—El señor Barros Errázuriz hace observaciones sobre la situacion de la Comuna de San Gregorio.—El señor Irarrázaval Zañartu representa al señor Ministro del Interior diversas necesidades del departamento de Traiguén.— Continúa i queda pendiente la discusion jeneral del proyecto sobre las obras del puerto de Valparaíso.

DOCUMENTOS

Mocion de varios señores Diputados para conceder una pension de gracia a doña Celia Silva de Soto Aguilar.

Se leyó i fué aprobada el acta siguiente:

“Sesion 26.^a extraordinaria en 4 de diciembre de 1908.—Presidencia de los señores Sánchez i Baquedano.—Se abrió a las 3 hs. 45 ms. P. M., i asistieron los señores:

Aleman, Julio	Díaz B., Joaquin
Alessandri, Arturo	Echavarría, Guillermo
Balmaceda, Enrique	Echenique, Gonzalo
Bambach, Samuel	Edwards, Agustin
Barros E., Alfredo	Espinosa J., Manuel
Campillo, Luis E.	Fernández, Belfor
Concha, Malaquías	Flores, Marcial
Corbalan M., Ramon	García de la H., Pedro
Correa B., Agustin	Gutiérrez, José R.
Correa, Francisco J.	Huneeus, Alejandro
Cox Méndez, Ricardo	Huneeus, Antonio
Dávila, Ponciano	Huneeus, Jorje

Izquierdo Vargas, F.	Rodríguez, Enrique A.
Izquierdo, Luis	Salas Lavaqui, M.
Lámas, Luis	Suárez M., Eduardo
Leiva, José Roman	Urrutia, Miguel
Leon Silva, Samuel	Valdivieso Blanco, J.
Lorca P., Rafael	Veas, Bonifacio
Meeks, Roberto E.	Vergara Correa, José
Montenegro, Pedro N.	Viel, Oscar
Ovalle, Abraham	Villegas, Enrique
Pereira, Guillermo	Zañartu, Carlos
Puga Borne, Julio	Zañartu, Enrique
Rivas, Ramon	Zañartu, Héctor
Rivera, Juan de Dios	i el Secretario.
Rodríguez, Aníbal	

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

Se dió cuenta:

De dos oficios del Honorable Senado:

Con el primero remite aprobado un proyecto de lei por el cual se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la suma de cinco mil pesos en contratar, por el término que sea necesario, el personal auxiliar indispensable para hacer los escrutinios de la Estadística Agrícola correspondiente al año de 1908.

Se mandó a Comision de Industria.

I en el segundo comunica que ha aceptado la modificacion introducida por esta Cámara en el proyecto de lei que concede un suplemento de quince mil pesos al ítem 3 de la partida 1.^a del presupuesto del Ministerio del Interior.

Se mandó al archivo.

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 i fué aprobado sin debate i por asentimiento unánime, el siguiente

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.—Concédese al ítem 1,492 de la partida 20 del presupuesto de Hacienda, “para gastos de trasportes estrictamente personal de los empleados de Hacienda, incluso el valor de los pasajes i fletes de los Ferrocarriles del Estado”, un suplemento de diez mil pesos para subvenir a los gastos del servicio durante el presente año.”

Puesto en discusion jeneral i particular a la vez el proyecto del Honorable Senado que concede suplementos a diversos ítem de las partidas 19 i 20 del presupuesto de Hacienda, usó de la palabra el señor Huneus don Alejandro.

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.—Concédense los siguientes suplementos al presupuesto de Hacienda:

Al ítem 1,478, partida 19.—Para construccion de edificios i reparaciones mayores, durante el año, debiendo contratarse los trabajos por propuestas públicas, siempre que su valor exceda de mil pesos, ciento treinta mil pesos.

Al ítem 1,488, partida 20.—Para pago de sueldos a los empleados supernumerarios i a los que subroguen a los propietarios lejítima i temporalmente impedidos para ejercer sus funciones, veinte mil pesos.

Al ítem 1,491, partida 20.—Para mayor cánon de arrendamiento de oficinas i arriendo de las mismas, que estén situadas en localidades en donde no existen edificios fiscales adecuados al objeto, diez mil pesos.

Al ítem 1,499, partida 20.—Para gastos imprevistos, ochenta mil pesos.

Al ítem 1,489, partida 20.—Para adquisicion, impresion i encuadernacion de libros i publicaciones de avisos i demas documentos correspondientes al Ministerio de Hacienda, debiendo pedirse propuestas públicas para las impresiones cuando excedan de trescientos pesos, cinco mil pesos.

Al ítem 1,503, partida 20.—Para gastos de cablegramas, cinco mil pesos.”

Se puso en seguida en discusion jeneral i particular a la vez, i fué aprobado sin debate i por asentimiento unánime, el siguiente

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.—Permítese, por el término de un año, la residencia de los cuerpos del Ejército permanente en el lugar de las sesiones del Congreso Nacional i diez leguas a su circunferencia.”

Se puso en seguida en discusion jeneral el proyecto de lei que fija las fuerzas de mar i tierra para el año próximo.

Usaron de la palabra los señores Huneus don Alejandro, Barros Errázuriz, Rodríguez (Ministro de Guerra i Marina) i Correa Bravo.

Por haber trascurrido el tiempo destinado a la discusion de los asuntos de esta tabla, quedó pendiente el debate, i el señor Sánchez (vice-Presidente) anunció el referido proyecto para la tabla de la primera hora de la sesion próxima.

El señor Edwards don Agustin hizo indicacion para que, a contar desde mañana, se supriman las sesiones nocturnas i se celebren sesiones especiales de diez de la mañana a doce del dia, destinadas a la discusion del proyecto sobre mejoramiento del puerto de Valparaiso.

El señor Espinosa Jara hizo indicacion para discutir inmediatamente el proyecto que autoriza la inversion de ocho millones de pesos en proseguir los trabajos de los ferrocarriles en construccion.

Quedó sin efecto esta indicacion por no haber contado con la unanimidad requerida.

El señor Huneus don Antonio pidió a los señores Ministros presentes que se sirvieran transmitir al señor Ministro del Interior diversas observaciones respecto de la necesidad de dotar de agua potable a la comuna de Barrancas, del departamento de Santiago.

El señor Izquierdo don Luis llamó la atencion de la Cámara hácia los grandes perjuicios que trae al departamento de Lebu la resolucion adoptada por las Compañías Inglesa i Sud Americana de Vapores de suprimir la escala que hacian en el puerto de Lebu las naves de esa Compañía, i pidió al señor Ministro de Hacienda que se sirviera transmitir al señor Ministro del Interior el deseo de Su Señoría de que el Gobierno obtenga el restablecimiento

del antiguo itinerario de los vapores de las mencionadas compañías.

El señor Leiva pidió al señor Presidente que se sirviera anunciar para la tabla de asuntos de fácil despacho de una sesión próxima el proyecto que modifica la división administrativa del departamento de Valdivia i crea nuevas subdelegaciones.

Contestó el señor Sánchez (vice-Presidente) que se impondría del proyecto i procuraría satisfacer los deseos del señor Diputado.

El señor Zañartu don Enrique solicitó que se dirijiera oficio al señor Ministro de Industria i Obras Públicas remitiéndole una solicitud de los vecinos de la subdelegación de Santo Domingo, del departamento de Lautaro, en que piden que se establezca un servicio de transporte fluvial por cuenta del Estado en el río Bio-Bio, frente al pueblo de San Rosendo.

El señor Rivas formuló diversas observaciones acerca de la necesidad de llevar a cabo las obras de mejoramiento del puerto de San Antonio.

Contestó el señor Montenegro (Ministro de Hacienda).

El señor Huneus don Jorge modificó la indicación del señor Edward don Agustín en el sentido de que las sesiones matutinas se verifiquen de nueve i media de la mañana a doce i media del día.

El señor Huneus don Alejandro modificó la misma indicación en el sentido de que las referidas sesiones se celebren de nueve i media a once i media de la mañana.

Posteriormente se dieron por retiradas estas últimas indicaciones, a pedido de sus autores.

Terminada la primera hora, se puso en votación la indicación del señor Edwards don Agustín, i fué aprobada por asentimiento unánime.

Se suspendió la sesión por quince minutos.

Trascurrido este plazo, continuó la sesión.

Dentro de la orden del día se puso en discusión la interpelación formulada por el señor Zañartu don Enrique acerca del contrato celebrado por el Gobierno para la construcción

de las obras de desagües i alcantarillado de la ciudad de Concepción.

Usó de la palabra el señor Zañartu don Enrique.

Por falta de número se levantó la sesión a las 5 hs. 45 minutos de la tarde, quedando pendiente el debate i con la palabra el mismo señor Zañartu.

Se dió cuenta:

De la siguiente moción:

“Honorable Cámara:

Los infrascritos, tomando en cuenta los servicios prestados al Ejército por el coronel don Rafael Soto Aguilar, recientemente fallecido, i cuya hoja de servicios acompañamos, nos permitimos someter a vuestra consideración el siguiente

PROYECTO DE LEI:

“Artículo único.—Concédese, por gracia, a la señora Celia Silva Arriagada, viuda del coronel don Rafael Soto Aguilar, una pensión de montepío equivalente a la suma que percibiría si el espresado jefe hubiera muerto con el grado de jeneral de brigada en servicio activo.

Santiago, 2 de noviembre de 1908.—Antonio Huneus.—Roberto Sánchez.”

Fuerzas de mar tierra

El señor GUTIERREZ (Presidente accidental).—No se encuentra inscrito ningun honorable Diputado para usar de la palabra en los incidentes.

El señor LEIVA.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor GUTIERREZ (Presidente accidental).—Permítame, honorable Diputado.

Está anunciado para el primer cuarto de hora de la presente sesión el proyecto de lei que fija las fuerzas de mar i tierra.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Le pediría al señor Presidente que dejase este proyecto para la sesión de esta tarde.

El señor RODRIGUEZ (Ministro de Guerra).—El proyecto se discutió en la sesión de ayer, honorable Diputado, i solo mereció una observación relacionada con el Cuerpo de Carabineros.

El honorable Diputado por Carelmapu, señor Correa Bravo, que la hizo, se refirió únicamente a saber si se trataba de una autorización para fijar el número máximo de plazas

del Cuerpo de Carabineros, como, en efecto, sucede.

No hubo mas, señor Diputado.

Ahora, si Su Señoría quiere que se postergue el despacho del proyecto para la sesion de la tarde, no hai inconveniente.

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Faltan pocos momentos para la sesion de la tarde, señor Ministro; de modo que nada se pierde con esta breve espera.

El señor RODRIGUEZ (Ministro de Guerra).—Está mui bien, señor Diputado.

El señor GUTIERREZ (Presidente accidental).—Queda anunciado el proyecto para la tabla de fácil despacho de la sesion de la tarde.

Division territorial de Valdivia

El señor LEIVA.—En la sesión de ayer, pedí al señor Presidente tuviese a bien anunciar para la tabla de fácil despacho de la sesion de esta tarde, un proyecto que ha sido nformado favorablemente por la comision respectiva, por la unanimidad de sus miembros. Este proyecto se refiere a la division territorial de Valdivia o sea a la creacion de dos comunas.

Es un asunto fácil i que cuenta con la buena voluntad de los señores Diputados.

No habria, talvez, inconveniente para que fuese despachado.

El señor Presidente, en respuesta a mi pedido, me prometió estudiar el asunto para anunciar el proyecto.

Le rogaria a Su Señoría que lo anunciase.

El señor GUTIERREZ (Presidente accidental).—Efectivamente, como lo acaba de recordar Su Señoría i como consta del acta que se ha leído, el honorable vice-Presidente, señor Sánchez, quedó de estudiar el proyecto para anunciarlo.

Como no está ahora presente Su Señoría, lo mas propio seria esperar que llegue.

Puede ser anunciado en la sesión de la tarde.

El señor LEIVA.—Está mui bien, señor Presidente.

Pasa a presidir el señor Puga Borne.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Ofrezco la palabra.

Fuerzas de mar i tierra

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Desearia decir dos palabras, para que ni la Honorable Cámara ni el honorable Ministro de Guerra queden bajo la impresion de que

yo tengo el propósito de demorar el despacho del proyecto que fija las fuerzas de mar i tierra.

Me he opuesto a que se despache en el primer cuarto de hora de esta sesion, que es especial, porque nunca ha sido costumbre anunciar proyectos para la tabla de fácil despacho de las sesiones especiales.

Si se hiciese de otra manera, se produciria para la Honorable Cámara una situacion desventajosa, obligándola a tratar casi de sorpresa un negocio determinado, al cual se hubiera concedido esta preferencia.

He pedido que se deje el proyecto para la sesion de la tarde, no para postergarlo, sino para que se despache solo cuando le haya llegado su hora i que se tramite como todos los demas proyectos.

Administracion de justicia en Antofagasta

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Dada esta esplicacion, voi a llamar la atencion de los señores Ministros presentes, rogándoles se sirvan transmitir mis observaciones al señor Ministro de Justicia, acerca de lo que está ocurriendo en Antofagasta en lo relativo a la administracion de justicia.

Se ha producido ahí una situacion demasiado irregular, verdaderamente asombrosa. Tengo en mi poder informaciones de toda clase i he recibido cartas de personas autorizadas, que confirman el denuncia que voi a hacer, de que en Antofagasta la justicia es tardía, mas bien dicho, que falta la administracion de justicia en la provincia de Antofagasta, particularmente en la ciudad del mismo nombre.

Voi a leer a la Honorable Cámara los datos que, sobre esta irregularidad, trae una correspondencia a un importante diario, porque ellos darán una idea al Gobierno de lo que sucede.

Dice así:

“Personas que nos merecen completa fe nos comunican el abandono en que se encuentran las causas del Fisco que se tramitan en los Juzgados de Antofagasta.

La lista que damos a continuacion demostrará que no se cumple allí la lei i aun es imposible conseguir que los jueces dicten sus sentencias en aquellas causas que esperan su resolucion desde seis años atras.

Creemos que seria una medida de buena administracion que el Gobierno decretara que un Ministro de la Corte de Tacna fuese en visita estraordinaria a esos Juzgados, con la

facultad de tramitar i fallar los mencionados juicios.

El valor a que ascienden estos juicios abandonados sube de cuatrocientos mil pesos, por ser las cantidades demandadas en oro.

PRIMER JUZGADO

Causa número 731.—Fisco con Dauelsberg Schubering i C.^a, veintidos mil doscientos noventa i siete pesos sesenta centavos.—Iniciada el 13 de octubre de 1902.

Causa número ... —Fisco con Julio Martens, ochenta i seis mil seiscientos quince pesos diez centavos, *cuatro años para sentencia*. Esta causa no figura en los estados que se remiten a la Corte.

Causa número ... —Fisco con Sabioncello i C.^a, treinta i siete mil quinientos ochenta i seis.—Iniciada el 15 de febrero de 1908. Se interpuso el 29 de mayo, artículo sobre personería, i el juez mandó paralizar el procedimiento, mientras se tramitaba, lo que es contrario a la lei. Este incidente no ha sido resuelto.

En el último estado remitido a la Corte figuran: *treinta i dos expedientes mas* en tramitacion i para sentencia. Todos ellos, a escepcion de cinco, han sido iniciados ántes de 1906. Hai algunos que lo fueron en 1907. Cada dos o tres años se estampa en ellos un decreto para hacerlos figurar en los estados como si estuviesen en tramitacion.

SEGUNDO JUZGADO

Espediente número 728.—Fisco con Cuneo Vidal i Zela, once mil setecientos treinta i dos pesos sesenta centavos.—Iniciado el 15 de noviembre de 1902.

Fisco con Lihn, tres mil seiscientos veintiocho pesos ochenta centavos.—Iniciado el 19 de diciembre de 1901. Se encuentra en la Corte de Tacna, para resolver un incidente sobre abandono de la instancia por parte del Fisco.

Número 730.—Fisco con Alejandro Vischer, dos mil doscientos diecisiete pesos sesenta centavos.—Iniciado el 13 de noviembre de 1902.

Fisco con Cuneo Vidal.—Iniciado el 2 de octubre de 1902, para sentencia desde el 26 de noviembre de 1902.

Fisco con Cuneo Vidal.—Iniciado el 8 de agosto de 1902, paralizado.

Fisco con Barnett.—Iniciado el 14 de julio de 1907.

Fisco con Compañía Huanchaca.—Iniciado el 25 de noviembre de 1903.

Fisco con Compañía Huanchaca.—Iniciado el 12 de noviembre de 1903.

Fisco con Compañía Huanchaca.—Iniciado el 21 de octubre de 1902.

Fisco con Dauelsberg.—Iniciado el 21 de octubre de 1902.

Fisco con Walker.—Iniciado el 12 de setiembre de 1901.

Fisco con Dauelsberg.—Iniciado el 5 de diciembre de 1902.

Fisco con Barnett.—Iniciado el 3 de mayo de 1901.

Fisco con Wisvizoff.—Iniciado el 12 de marzo de 1906.

Fisco con Pabst.—Iniciado el 21 de mayo de 1906.

Fisco con Lukic.—Iniciado el 28 de octubre de 1901.

Fisco con Lukic.—Iniciado el 28 de octubre de 1901.

Fisco con Lukic.—Iniciado el 26 de octubre de 1901.

Fisco con Lukic.—Iniciado el 28 de octubre de 1901.

Fisco con Carranza.—Iniciado el 21 de abril de 1901.

Fisco con Meléndez.—Iniciado el 13 de agosto de 1901.

Fisco con Ivanovich.—Iniciado el 3 de mayo de 1900.

Sigue otra serie de datos que por no molestar a la Cámara no sigo leyendo.

Todo esto está probando que en aquella rejion, en donde el Fisco es un litigante obligado, está usando de un sistema de litigar bastante curioso, que apenas seria permitido a los particulares.

Estos procedimientos dilatorios los usan los abogados de mala muerte, aquellos que entre nosotros se les da el nombre de tinterillos; pero no puede creerse que sean empleados por el representante del Fisco, que siempre debe obrar con toda rectitud.

Espero que alguno de los señores Ministros presentes querrá hacer llegar estas observaciones al señor Ministro de Justicia, a fin de que, poniendo remedio a este mal, se nombre un ministro visitador que se traslade a aquella localidad, con la amplia facultad de fallar i de resolver estas cuestiones.

El señor MONTENEGRO (Ministro de Hacienda).—Trasmitiré con el mayor agrado a mi colega el señor Ministro de Justicia las observaciones que acaba de hacer el honorable Diputado.

Puedo anticipar a Su Señoría que en los

juicios relacionados con el Ministerio de Hacienda, el Ministro impartirá las órdenes del caso a fin de que cuanto ántes sean resueltos como sea de justicia.

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.— Se lo agradezco a Su Señoría.

Comuna de San Gregorio

El señor BARROS ERRAZURIZ.—Por la prensa se habrán podido imponer los honorables Diputados, de los sucesos ocurridos en la comuna de San Gregorio del departamento de San Carlos, sobre los cuales deseo llamar brevemente la atención de la Cámara, para rogar al señor Ministro que se sirva tomar alguna determinación respecto a lo allí ocurrido, i en especial acerca de los hechos comprobados por el Inspector de Tesorerías Municipales, señor Canales.

En vista de la gravedad del caso creo que sería conveniente decretar una visita judicial extraordinaria a la comuna de San Gregorio, del departamento de San Carlos, ya sea por medio del Ministerio o bien elevando los antecedentes a la Corte de Talca para que conozca en este asunto, porque, en realidad, estos hechos son demasiado graves, según los antecedentes que se me han proporcionado.

Dice el acta del inspector señor Canales, enviado a inspeccionar el estado de la tesorería de la Municipalidad de San Gregorio, que después de muchos trajines logró encontrarse con el tesorero municipal, que era don Francisco Sanhueza i dar fin a la misión que llevaba.

El señor Canales ha podido comprobar los siguientes hechos, que son muy graves, respecto de los procedimientos municipales.

Dice el inspector que las cuentas de esta Tesorería están perdidas hasta el 31 de diciembre de 1906, de modo que no se han rendido las siguientes:

— Primer semestre de 1907, que debieron rendirse en el mes de julio de 1907;

Segundo semestre de 1907, que debieron rendirse en el mes de enero de 1908;

Primer semestre de 1908, que debieron rendirse en el mes de julio de 1908.

Se deja constancia de estos hechos que son abiertamente contrarios a lo dispuesto en el artículo 77 de la ley municipal i a lo dispuesto en el artículo 26 del Reglamento del Tribunal de Cuentas, de 11 de julio de 1888.

Respecto del presupuesto vijente, agrega, rije desde tiempo inmemorial, no habiéndose podido comprobar la fecha de su aprobación, pues en esta comuna, en que el caos i el des-

barajuste reina como sistema, no es cosa fácil obtener el menor dato que permita alguna luz en las investigaciones que se quisiera practicar i poder así apreciar la legalidad de la inversión de fondos “

Es decir que este presupuesto dura desde catorce años atrás sin haber sido modificado.

Respecto de los deudores morosos, dice que es tal el desarreglo en las cuentas que existen seiscientos cuarenta recibos por cobrar del impuesto de haberes, que en total suman tres mil seiscientos sesenta i dos pesos cincuenta i tres centavos, i detalla los recibos de 1904, 1906, 1907 i 1908.

En lo relativo a los egresos, dice que el exámen dió lugar a notar lo siguiente:

Por el pago al cuerpo de policía se ha visto que éste se encuentra en completa desorganización.

Desde hace año, se mantiene acéfalo el puesto de comandante i el tesorero está pagando el sueldo al que con el título de sargento hace el jefe de ella, contrariándose así lo dispuesto en el artículo 30 de la ley.

Hai numerosos pagos por composturas de puentes i caminos que contrarian lo dispuesto en el artículo 57 de la ley, que ordena contratar en pública subasta toda obra o trabajo cuyo importe pasare de quinientos pesos.

Respecto a la instalación para el funcionamiento de la oficinas municipales dice que se ha contravenido el decreto del Gobierno que creó la comuna de San Gregorio i que dispuso que la instalación de la Municipalidad de San Gregorio debía hacerse dentro de esa comuna i no en la ciudad de San Carlos, como se ha hecho.

Pero lo mas grave de todo esto, señor Presidente, está en lo relativo al movimiento de fondos de esta Municipalidad.

Dice a este respecto el señor Inspector:

SITUACION DE FONDOS

Al constituirse la visita el día 3 de noviembre se dejó constancia que en la oficina de la Tesorería no habia un solo centavo en caja.

Se pidió un certificado al Banco de Talca, i con fecha 31 de octubre dijo existia un saldo en la cuenta corriente de la Tesorería de San Gregorio, ascendente a dos mil doscientos ochenta i cinco pesos cinco centavos.

Después del exámen de los libros, se hizo un balance tomando en cuenta las entradas i salidas hasta el 31 de octubre, fecha del certificado precedente, i dió el siguiente resultado:

Suma del debe.	\$ 10,252 51
Suma del haber.	5,419 50

Saldo para la caja. . . .	\$ 4,833 01

La existencia, segun los datos precedentes, era:

En el Banco de Talca, certificado dos mil doscientos ochenta i cinco pesos cinco centavos i nada en la caja de la oficina, de modo que queda demostrado un déficit de dos mil quinientos cuarenta i siete pesos noventa i seis centavos.

Este déficit de la responsabilidad del tesorero, don Francisco Sanhueza, se aumentó al dia siguiente de comprobado, pues éste retiró del Banco los fondos, sin llevarlos a la oficina i solo dejó en la cuenta corriente la suma de cincuenta centavos, segun se comprueba con el certificado del agente del Banco dado el dia 4 de noviembre.

La situacion, pues, se hacia mas grave i convenia adoptar medidas rápidas para evitar la pérdida de esos fondos; para lo cual se solicitó del Juzgado ordenara su depósito en el Banco i despues de conseguirlo se obtuvo del Juzgado decretara la retencion de ellos para evitar volvieran a ser retirados.

El tesorero depositó el dia 6, la cantidad de cinco mil novecientos treinta pesos veinte centavos, que con los cincuenta centavos que habian, sumaron cinco mil novecientos treinta pesos setenta centavos.

Así, despues de jestioncs enojosas, pudo ponerse en custodia los fondos municipales i evitar una segura pérdida de ellos.

En resúmen, el actual estado de la caja municipal queda en la siguiente forma:

Dinero en caja.....	\$ 9.9½
Dinero en Banco.....	5,930.70

Suma total, igual al saldo.	\$ 5,940.6½

En mérito de los antecedentes espuestos, que dejan de manifiesto que el señor Francisco Sanhueza es responsable del déficit de dos mil quinientos cuarenta i siete pesos noventa i seis centavos, que se entregó en la caja municipal el dia 3 de noviembre al iniciarse la visita;

Que por denuncia hecha al Juzgado por el inspector suscrito, se sigue actualmente un proceso contra Sanhueza por defraudacion de mil novecientos treinta i cinco pesos sesenta i tres centavos, en que alteró, disminuyéndolo, el saldo de caja del año 1905.

Visto lo dispuesto en el artículo 5.º de la

lei número 1,553, de 27 de agosto de 1902, i el artículo 3.º del Reglamento para la inspeccion de tesorerías municipales, de 16 de diciembre de 1902, se suspende de sus funciones al tesorero municipal de San Gregorio, don Francisco Sanhueza.

Se dió aviso por telégrafo al Tribunal de Cuentas; se pasó oficio al señor Gobernador del departamento; se pasó oficio al Juzgado de Letras para que instruya el correspondiente sumario, remitiéndole los antecedentes necesarios al efecto; se ofició al ministerio público, requiriendo su accion en este proceso; i, finalmente, se ofició al alcalde en ejercicio para que designe en el acto un reemplazante al tesorero suspendido“.

Pido excusas a la Cámara por haberla molestado haciendo a la lijera una relacion de estos antecedentes; pero se me ha manifestado que es tan grave la situacion de la comuna de San Gregorio i que se han cometido allí irregularidades como las que dejo indicadas, de carácter tan inconveniente, que no he podido ménos que llamar la atencion de la Cámara sobre el particular.

Los vecinos tienen deseos de que el Gobierno tome cartas en este negocio i que así como mandó ahí a un inspector de cuentas municipales que ha revelado estas irregularidades, tome ahora alguna medida, como la de elevar los antecedentes a la Corte de Talca o decretar una visita judicial extraordinaria que venga a poner término a ese estado de cosas i hacer efectiva la responsabilidad de quien corresponda.

Me permito mandar a la mesa de la Cámara los antecedentes de este negocio, a fin de que se envíen con un oficio al señor Ministro de Justicia para los efectos que he dejado indicados.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Se dirijirá el oficio que indica Su señoría.

Necesidades de Traiguen

El señor IRARRAZAVAL ZANARTU.—Habria deseado la presencia del señor Ministro de Industria para poner en su conocimiento una comunicacion que han dirijido los vecinos de Traiguen al senador señor Castellon, al Diputado señor Miguel Urrutia i al que habla, relativamente a una serie de necesidades urgentes, de carácter sumamente urgente, que se hacen sentir en el departamento.

Sé que algunos de los señores a quienes se ha dirijido esta nota, han tomado ya la iniciativa que les correspondia i han obtenido

del Gobierno la satisfaccion de algunas de estas necesidades, pero no de todas.

Me habria limitado a hacer presente estas circunstancias i habria encomendado este negocio a la buena voluntad del señor Ministro, si no fuera que la redaccion misma de esta comunicacion manifiesta tan claramente el estado de abandono en que ese departamento se encuentra, que considero mui interesante que los señores Diputados se impongan de ella.

Voi a permitirme darle lectura favorecido de la circunstancia de que la comunicacion es corta i no quitará mucho tiempo a la Cámara.

Dice así:

“A los honorables señores Senador don Juan Castellon i Diputados don Miguel A. Urrutia i don Alfredo Irrázaval, por la provincia de Malleco:

Los abajo firmados, habitantes en el departamento de Traiguén, saludamos afectuosamente a nuestros representantes en las Cámaras, a quienes con todo respeto decimos:

A tal extremo ha llegado el olvido a que parece ha sido relegado este departamento en lo referente a caminos i puentes que es de temer no esté lejano el día, si se prolonga esta situacion, en que no arriben a Traiguén otros carruajes que los del ferrocarril.

Una afirmacion de esta naturaleza en tiempo de un invierno lluvioso podria ciertamente calificarse de exajeracion, porque aun las lluvias mas pertinaces i prolongadas tienen su término, se secan los caminos i disminuye el caudal de agua de los rios i ofrecen facilidades de caminar i pasar unos i otros; pero a pesar de estar de lleno en la estacion mas bonancible del año comenzamos a palpar la realidad, i si ahora que al tiempo permite trabajar en todas sus partes no se pone el oportuno remedio llegarán las aguas de fin de otoño i del interminable invierno i se confirmarán nuestros fundados temores.

Como tipo de este descuido, citaremos el camino que une a Traiguén con Galvarino i aun prescindiremos por el momento del camino propiamente dicho, para fijarnos en los puentes. Son tres los rios que atraviesan este camino: Traiguén, Quino i Quillen.

Río Traiguén: sirve de límite de la parte urbana de esta poblacion, sobre el que hai tres puentes. Dos de éstos están hace mucho tiempo en condiciones que no prestan servicio para el paso de carretas i seria medida precautoria de buen Gobierno cerrarles en sus dos extremos a fin de evitar alguna desgracia

a los que pasan de a caballo, especialmente de noche.

El tercero i último, construido con fondos fiscales es el que, aun con peligro, se utiliza para el paso de carretas i se vijila día i noche para impedir la aglomeracion de carga i las consecuencias que por una imprudencia pudieran seguirse.

Tiene un machon desviado, la cubierta inservible i su estado jeneral en tal mal estado que juzgamos imposible pueda utilizarse en la próxima cosecha, si antes no se le hacen las oportunas reparaciones, sin perjuicio de continuarlas para asegurar su solidez.

Río Quino: en el punto llamado Chufquen, como en la mitad del camino de Traiguén a Galvarino Ha tenido un puente que fué arrastrado por las aguas hace mas de cuatro años en cuyo tiempo se ha jestionado su reconstruccion i hasta ahora todo ha quedado reducido, por lo que hemos oido, a planos, perfiles, proyectos i presupuestos sin iniciarse obra de ninguna clase. Las desgracias, pérdidas de tiempo e intereses ocurridas con el servicio de lanchas en sustitucion del puente son incalculables, por ser bastantes i de mucha importancia los fundos de aquella rejion que no tienen otro paso para comunicarse con Traiguén.

Río Quillen: pasa por las puertas de Galvarino i tiene un puente inservible. Siempre este pueblo ha hecho sus operaciones comerciales i venta de sus productos en Traiguén, sirviéndose asimismo de esta estacion de ferrocarril i actualmente, por la inutilidad de su puente i molestias del paso del rio Quino se dirige a Lautaro, a pesar de ser su camino mas accidentado i una mitad mas largo que el de Traiguén.

Hemos descrito a la lijera el mal estado de esta vía de comunicacion i no queremos con esto silenciar en no ménos deplorable de otras muchas que impiden el acceso a esta poblacion, prefiriendo los habitantes de los campos dirigirse a Lautaro, Victoria i otros puntos, ocasionando la ruina del comercio de Traiguén i la miseria de sus moradores.

Nos hacemos un deber en manifestar nuestros agradecimientos al digno señor Gobernador de este departamento por sus repetidas jestionaciones para evitar la llegada de esta situacion, que aunque sin éxito favorable no son ménos dignas de encomio.

Antes de terminar queremos tambien hacer presente el sentimiento de este pueblo al no ver iniciarse los trabajos del agua potable, para lo que están hechos los estudios, com-prada la propiedad de donde ha de derivarse

i almacenadas en la estacion del ferrocarril la tubería por donde ha de correr el venero de salud que impida las enfermedades que diezman sus habitantes, a causa del agua que se ven obligados a tomar de inmundos pozos, cuyas corrientes están en contacto con las letrinas.

Rogamos a ustedes se sirvan gestionar el pronto despacho de las disposiciones necesarias para evitar mayores males al pueblo de Traiguén, en cuyo nombre les anticipamos las gracias.

¿Será creíble que a una zona tan rica i tan poblada i precisamente en los momentos en que se trata de votar cinco millones de libras para hacer un puerto en Valparaíso, se le deje abandonada en esta forma, sin que se construyan los puentes necesarios para su comercio, para sus comunicaciones i para todas las exigencias de transporte de sus productos?

Yo no me creo autorizado, señor Presidente, para acudir personalmente al Ministerio, solicitando reservada o privadamente las medidas que son de necesidad para que estas obras de saneamiento e importancia comercial se efectúen.

Por esto, haciendo uso del derecho que me franquea mi puesto, llamo, desde mi sillón de representante del departamento de Angol, la atención del Gabinete a esa situación, i ruego a los señores Ministros presentes que hagan llegar a quien corresponda la representación de estas necesidades, especialmente las que se refieren al agua potable, a fin de que se satisfagan cuanto ántes.

El señor RODRIGUEZ (Ministro de Guerra i Marina).—Con mucho gusto transmitiré las observaciones de Su Señoría al señor Ministro de Industria.

El señor IRARRAZAVAL, ZAÑARTU.—Mando a la Mesa el memorial a que acabo de referirme, a fin de que lo haga llegar a su destino.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Se dirijirá el oficio correspondiente.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Terminados los incidentes.

Puerto de Valparaíso

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Entrando a la órden del día, continúa la discusión jeneral del proyecto relativo a las obras de Valparaíso.

Puede continuar con la palabra el honorable Diputado por la Victoria.

El señor RIVAS.—En la última sesión en que se trató este negocio, me ocupaba, señor Presidente, en estudiar la situación financiera fiscal frente a las necesidades, en órden a construcciones marítimas, a cuyo favor da esta administración los primeros pasos, i llegaba a la conclusión que, para orientarse en una buena política en esta materia, era menester no destinar todos los recursos de la Nación al servicio de una zona o de una localidad determinada.

Recordaba que nuestra situación financiera no nos permite hacer otra cosa que poner al servicio de este propósito la responsabilidad fiscal para conseguir los fondos necesarios i que pudieran ser rentados por el movimiento de una bahía i de un ferrocarril.

Hice presente, i lo demostré que, en el caso de Valparaíso nos encontrábamos en presencia de un problema que se reduce: o bien a invertir en sus obras de mejoramiento cantidades enormes, que harían subir las tarifas, en términos que llegaría a ser el puerto más caro de toda nuestra costa, o bien a obligar al Gobierno a que tuviera que contribuir al pago de amortización e intereses del capital invertido con una crecida suma anual.

Una i otra situación he dicho que no corresponden a las exigencias de un buen Gobierno.

Decía que para hacer el puerto de Valparaíso habría que agregar a los sesenta i tres millones de pesos, que importará, lo que fuera necesario invertir en espropiaciones de terrenos.

A este respecto, he recibido ayer comunicaciones de Valparaíso en que se me confirma lo que aseguré, a saber: que se han hecho en los cerros que se van a espropiar numerosas concesiones que obligarán al Fisco, cuando llegue el caso, a espropiar el suelo i subsuelo.

Sobre este particular, mi honorable amigo, el Diputado por Quillota, en uno de sus discursos sobre esta materia, ha hecho notar esta circunstancia, comentando el artículo 3.º del contrato de estas obras.

Decía el señor Edwards:

“El artículo 3.º dice:

“Artículo 3.º El Gobierno se obliga, por su parte:

1. A entregar a la Sociedad a ponerla en situación de ocupar temporalmente los terrenos necesarios para la extracción de materiales i para talleres, instalaciones i vías i de acceso”.

Esta obligación del Gobierno de entregar

los terrenos necesarios para la estraccion de materiales, se presta a alguna duda.

La Cámara sabe que la piedra, la cantera, tiene un valor considerable; que es el material que por excelencia se va a emplear en las obras de Valparaiso. Esto vale muchos miles, i talvez millones de pesos.

¿Esta espropiacion va a ser gratuita para el contratista?

Este es un punto que no hago mas que insinuar para que el señor Ministro lo resuelva en la forma mas equitativa para los intereses fiscales“.

La Cámara sabe que el temor del señor Edwards es perfectamente justificado; la Cámara sabe que en el contrato no se ha consultado una fórmula mas equitativa que resguarde mejor los intereses fiscales.

Yo rogaba al señor Ministro de Hacienda en dias pasados que se sirviera darme un dato somero acerca del valor de estas espropiaciones de terrenos para la estraccion del material.

El señor ESPINOSA JARA.—Diez millones, honorable Diputado.

El señor RIVA.—¿En eso se calcula el valor de los materiales que serán estraidos?

El señor ESPINOSA JARA.—Sí, señor.

El señor RIVAS. ¿I el valor de las espropiaciones del suelo?

El señor ESPINOSA JARA.—No lo sé.

El señor RIVAS.—Habria que agregar tambien las sumas necesarias para arreglar los cauces i para las obras tendientes a impedir el embancamiento de la bahía i a prevenir la invasion o inundacion de la ciudad.

Entiendo que en alguno de los proyectos sobre esta materia, en el del señor Lyon o del señor Brockman, se estiman todas estas obras en una suma que fluctúa alrededor de unos siete millones de pesos.

Resulta, por consiguiente, que para hacer de Valparaiso una ciudad medianamente arreglada tendremos que gastar la suma, para nosotros que somos pobres, fabulosa de setenta millones de pesos, mas o ménos; i pregunto yo: ¿qué se ha hecho, mientras tanto, por los demas puertos de la República? ¿Qué se ha hecho por los otros dieciseis puertos que sirven nuestro movimiento comercial?

¿Qué se ha hecho por Arica, Pisagua, Iquique, Tocopilla, Antofagasta, que dan al Estado las mas fuertes rentas por el capítulo de esportacion? ¿Qué se ha hecho por Caldera, Carrizal Bajo i Coquimbo, que son centros de atraccion de todos los minerales de la rejion del norte? ¿Qué se ha hecho por

Talcahuano, Puerto Montt, Ancud i Punta Arenas? Nada, absolutamente nada.

I sin embargo, es menester que haya un plan jeneral para invertir los dineros fiscales en lo relativo a obras de puertos en una forma equitativa i justa, en conformidad a la importancia de las zonas que van a servir.

Yo comprendo que se principie por Valparaiso, me esplico que para pedir el mejoramiento de su puerto, se reuna el pueblo de Valparaiso en comicio público; pero al mismo tiempo necesito que quede claramente establecido que no se puede dar a un puerto mas de lo que sus necesidades comerciales exigen, porque la situacion financiera no da para mas.

A este respecto, i recordando las palabras de S. E. el Presidente de la República en la primera reunion de la Comision especial, i las del honorable Ministro del Interior, en ese entónces el honorable señor Sotomayor, relativas a que bien podía el pais contribuir con cien mil libras al año para pagar el interes del capital que se invirtiera en Valparaiso, recordaba tambien las teorías de Gobierno, sostenidas por el Ministro señor Echavarría en órden a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

El honorable señor Echavarría lo dijo en la Comision, i lo repitió en todas partes, que los ferrocarriles debian costearse con sus propias entradas; i yo, al oír al señor Ministro traernos esta teoría como de Gobierno, me decia: esta teoría debiera ser igual para todos i aplicarse por parejo en toda la República.

Sin embargo, ¿caso curioso! los ferrocarriles de que se aprovechan todos, que impulsan el progreso de todo el pais, porque si bien es cierto que solo cruzan las rejiones del centro i sur, tambien lo es que los frutos i mercaderías que trasportan van a facilitar la vida de las provincias del norte, los ferrocarriles debian, en concepto del Gobierno, costearse con sus propias entradas; pero tratándose del puerto de Valparaiso, que va a servir solo una zona limitada del pais que separadamente se irá reduciendo con el tiempo, en concepto del mismo Gobierno, debia, como la cosa mas natural, el pais entero contribuir con una suma de cien mil libras para su mantenimiento!

Yo entrego estas observaciones a la consideracion de la Cámara para que medite sobre cuál es la causa de que yendo el pensamiento del Gobierno por una sola línea en sus teorías a este respecto, se dividia de repente para tomar en un momento por una direccion para pensar que los ferrocarriles deben costearse por sí mismos i despues en otra di-

reccion para pensar que la necesidad no es de que el puerto de Valparaiso se costee, sino que lo costee en parte el pais.

En las actas de la Comision, estampadas en este libro, actas oficiales que han sido revisadas, se encuentran las opiniones a que me he referido a fojas 149 i 191.

He dicho, señor Presidente, que la zona de atraccion de Valparaiso disminuirá poco a poco a medida que los ferrocarriles del Estado completen sus redes, a medida que se hagan nuevas líneas o se terminen las que están en construccion o desde el momento en que se hagan otros puertos.

Segun el estudio del señor Kraus del año 96, vemos que la zona de atraccion del puerto de Valparaiso la constituyen las provincias de Santiago, Aconcagua, O'Higgins, Colchagua i Curicó.

Desde luego la provincia de Aconcagua en su mayor parte, segun entiendo, desearia servirse por los puertos de Papudo, o de Quintero; seguramente es una aspiracion de esta provincia tener un puerto propio i no ir con su carga a Valparaiso.

Las provincias de Santiago, O'Higgins i Colchagua aspiran a tener su puerto, como decia ayer, su puerto dado por la naturaleza i por la mano del hombre que ha hecho converjer allí una línea férrea de la mayor importancia.

La provincia de Curicó aspira a tener su puerto de Llico.

Entónces, cuando estas provincias tengan sus puertos, i terminadas las líneas férreas que a ellos las unan, solo la provincia de Valparaiso constituirá la zona de atraccion de su puerto i servirá los intereses de sus trescientos mil habitantes i mantendrá el valor de sus habitaciones i propiedades avaluadas en trescientos cincuenta millones de pesos.

Ahora, yo pregunto, ¿esta poblacion, esta riqueza, este número de habitantes autoriza un gasto de cuarenta i ocho millones de pesos, como obras primeras para este puerto?

Nó, señor; no es posible que nosotros permitamos que se haga esto nada mas que por el afecto, por la simpatía, por el cariño que la mayor parte de nuestros colegas sienten por ese puerto.

No es posible que vayamos a arrojar millones al fondo del mar, millones que no han de servir con el tiempo sino para presentar obras magníficas en frente de un pobre movimiento comercial.

Yo comprendo que, si la provincia de Valparaiso fuera absolutamente fabril al igual de la Suiza i de la Béljica si tuviera su territorio

cubierto de fábricas i chimeneas, i explotara minerales en sus cerros, comprendo, digo, que esos cuatro mil doscientos noventa i seis kilómetros de que consta fueran capaces de acarrear a sus costas muchos miles de toneladas de mercaderías de embarque i desembarque; pero ¿cuánto falta para que la provincia de Valparaiso sea una provincia esencialmente fabril? Probablemente muchos años.

Antes de pasar mas adelante, i ver si el proyecto en debate se encuadra, como decia al principio de mi discurso, en la relacion que debia existir entre las obras pedidas por el comercio de Valparaiso, i las necesidad es de esa zona, i la situacion financiera fiscal, quiero estudiar la modificacion propuesta a este proyecto por el honorable señor Salas Lavaqui, que al final de su discurso nos decia: aceptemos la segunda de las propuestas de la Casa Batignolles, o sea la que se ha dado en llamar "del molo chico".

Ante todo, la reduccion en el precio del costo de la obra consulta uno solo de los aspectos del problema: el económico.

Si el honorable señor Salas Lavaqui hubiera dicho: invirtamos en Valparaiso dos millones quinientas mil libras esterlinas, habria hecho a la Cámara una insinuacion conveniente bajo el punto de vista económico; pero, al atenerse a la segunda propuesta de la Casa Batignolles, se conoce que Su Señoría no habia estudiado atentamente lo que significa esa proposicion.

Pide la Casa Batignolles, por quinientos metros de molo, en la segunda de sus proposiciones, la suma de dieciseis millones ciento cuarenta i dos mil pesos.

Segun los precios unitarios, que están en la página 154 de estos antecedentes, esos quinientos metros deben costar catorce millones treinta i seis mil cuatrocientos pesos; segun sus pliegos de condiciones que están en la página 261, ese precio es de doce millones cuarenta mil pesos.

Por consiguiente hai una diferencia de precios entre la primera i la segunda de las proposiciones, que solo en lo que se refiere a la construccion del molo, es de cuatro millones ciento dos mil pesos.

El precio de costo de los malecones, segun se ve en la página 154, es en conformidad a la segunda proposicion, de siete millones cuatrocientos setenta i nueve mil pesos i, segun la primera proposicion, seis millones doscientos treinta i dos mil trescientos veinte pesos; lo que da una diferencia de un millon doscientos cuarenta i seis mil seiscientos ochenta pesos.

Por el enrocado, tomando los precios proporcionales de él, sus precios unitarios, cobra ochenta mil pesos mas.

Total del valor extra que se pagará por el molo aceptando esta propuesta: dos millones ciento cinco mil seiscientos pesos; por los malecones un millon doscientos cuarenta i seis mil seiscientos ochenta pesos; por el enrocado ochenta mil pesos, por los terraplenes trescientos treinta i un mil pesos; total jeneral tres millones setecientos sesenta i cuatro mil doscientos veinte pesos, que la casa constructora cobra de mas por la segunda propuesta.

Esto puede comprobarlo la Cámara registrando los antecedentes en la página 154, donde están colocados, uno al frente de otro, los precios de cada una de las proposiciones.

Todavía hai que tomar en cuenta otro antecedente.

La idea de reducir el molo a quinientos metros importa abandonar la idea de hacer de Valparaiso un puerto abrigado.

Tómese un plano, tómese una regla i trácese una línea paralela a las líneas que ahí se señalan, i se verá que de los dos mil metros de malecon que se proyectan quedarán no ménos de mil metros absolutamente abiertos.

Para los que sostenemos que se pueden hacer los malecones sin abrigo, nada significa esto, pero para los que sostienen que no puede hacerse un metro de malecon sin el abrigo correspondiente, la conclusion fluye por sí sola.

Pero este molo pequeño tiene todavía otras desventajas enormes, la primera de las cuales es que reduce considerablemente el mejor fondeadero de la bahía, o sea la parte donde anclan nuestros buques de guerra.

Todos los que visitamos el puerto, i las naves de nuestra Armada que en él fondean, sabemos que esas naves tienen su fondeadero fuera de la línea donde se proyecta construir el molo de quinientos metros.

Para hacer este molo valdria mas entónces hacerlo en La Baja, como lo proyecta Scott i creo que uno de los proponentes.

Ademas, en la Baja importaria seis millones novecientos veintiun mil ochenta i tres pesos.

Entre tanto, hacer estos quinientos metros en Punta Duprat importa dieciseis millones treinta i seis mil cuatrocientos pesos; de modo que la diferencia a favor de la primera ubicacion de este rompo-olas es de nueve millones ciento quince mil trescientos dieciseis pesos.

I ¿por qué esta diferencia?

Porque los quinientos metros de La Baja van a poca profundidad de agua i sobre buen fondo, en muchas partes sobre roca. No hai, pues, fango en esa parte, i no habrá, por tanto, penetracion en él de esos enormes pesos i masas.

Este trabajo produciria el mismo resultado i aun daria una mayor área de aguas, no reduciria el fondeadero actual de los buques; i todavía dice el señor Scott, sin haber sido contradicho, que la zona de terreno comprendida entre La Baja i Puerto Duprat se prestaria para factorías i todas las instalaciones necesarias para componer nuestros buques i todos los elementos de nuestra Armada.

Esta consideracion vale la pena de ser estudiada; i no vacilo en decir a la Cámara:

Yo, que sostengo que hai que reducir los gastos del puerto de Valparaiso, si se me dice que tengo que votar la primera o la segunda proposicion Guérard, no trepidaria en votar los mil metros ántes que los quinientos, porque aquella obra tiene siquiera la posibilidad de servir, miéntras que esta otra solo es para botar casi inútilmente dieciseis millones de pesos, por abrigar solo setecientos u ochocientos metros de malecon, i dejando, en cambio, fuera del puerto de Valparaiso una zona que hoi constituye el mejor fondeadero de los buques.

Yo me esplico la segunda de estas proposiciones de Batignolles: llamado a presentar propuestas, hizo la primera de cuatro millones de libras; i como se le dijera que recortase, hizo otra proposicion en que, disminuyendo el capital, permanecian iguales las ganancias.

Quiero que mis honorables colegas se fijen en este dato, que comparen las dos proposiciones que están en la página 154 de estos antecedentes, i me digan cuál es la razon por que los proponentes suben tanto los precios, a tal punto que hai una diferencia de mas de tres millones de pesos entre una proposicion i la otra.

Los señores almirantes, despues de un estudio concienzudo, dicen lo siguiente a propósito de las obras de abrigo en el informe presentado al Gobierno i que está en la página 185:

“En cuanto a las obras de abrigo, que son las de mayor costo, i que de seguro caben dentro de las modificaciones de que pueden ser susceptibles las propuestas presentadas, se considera que un rompe-olas que arranque de las inmediaciones de la Caleta del Membrillo en direccion mas o ménos perpendicular a la costa, i por una extension de cua-

trocientos metros, protegeria suficientemente contra los temporales del NN. O. i NO., que son los únicos temibles, la parte occidental de la bahía hasta la altura de Bellavista. Se estima que esta zona puede dar abrigo a unos veinticinco buques, mas o ménos, i dentro de ella, en la ensenada de las Habas, seria fácil construir diques de carena o aumentar la estension de los malecones de atraque, cuando las necesidades del comercio de importacion así lo exijan."

Ya ven mis honorables colegas cómo los señores almirantes de nuestra Armada, llamados a dictaminar sobre este asunto, pusieron sus ojos en un rompe-olas construido en La Baja, creyendo que un molo de solo cuatrocientos metros seria bastante para satisfacer las necesidades del puerto de Valparaiso.

Si los almirantes hubieran hecho el estudio económico de esta cuestion i calculado las diferencias enormes que hai entre el costo de un rompe-olas en La Baja i otro en la Punta Duprat, todavía se habrian afirmado mas en la opinion que dieron sobre este particular i que acabo de leer.

De consiguiente, cuando el honorable Diputado por Santiago, señor Salas Lavaqui, insinuaba a la Cámara, como una medida de transaccion, que aceptáramos la segunda proposicion hecha por la Casa Batignolles, siempre que nuestro Gobierno exijiera a la Casa Batignolles que tomara a su cargo la explotacion del puerto, i siempre que el ingeniero Guérard quisiera venir a dirigir personalmente estos trabajos, yo pensaba que nuestro amigo, el Diputado por Santiago, no habia estudiado con detencion la segunda proposicion de la Casa Batignolles.

Creo que, si mi honorable colega hubiera estudiado este asunto i lo hubiera analizado con la atencion debida, convendria conmigo en que si es inaceptable la proposicion Batignolles en toda su amplitud, la reduccion hai que rechazarla inmediatamente, sin mayor dilacion

No podemos vacilar, entre aprobar la contratacion de una obra que va a costar dieciséis millones de pesos, que va a abrigar solo una parte insignificante de la bahía, reduciendo el fondeadero natural de nuestros buques i cuyo costo equivale a las dos terceras partes del costo total de las obras de Valparaiso, i aprobar una obra mas retirada, que no reduce nuestro fondeadero natural, que solo costará seis millones de pesos i que, construida sobre una base sólida, sobre roca en su mayor parte, no presenta ninguno de los graves inconvenientes técnicos de la otra i que enu-

meraban en sus discursos los honorables Diputados señores Gutiérrez e Irrázaval.

Esos inconvenientes nos hacen dudar de la bondad de las obras, de su practicabilidad a una profundidad de sesenta metros. Pero, si de todos modos quiere la Cámara llevar a cabo la idea de construir quinientos metros de rompe-olas, lo ménos que se puede pedir es que se haga en una parte donde sea técnicamente posible i donde no signifique un desembolso equivalente a los dos tercios del costo total de las obras del puerto de Valparaiso.

Señor Presidente, si insisto sobre este punto, que considero capital, es porque estimo que vale la pena de insistir en él, porque no me conformaria con que, en un momento de entusiasmo o de cansancio, aceptara la Cámara la segunda de las proposiciones de la Casa Batignolles.

Quiero ahora referirme a los estudios hechos por el distinguido ingeniero señor Scott, cuando hace una comparacion de precios, entre la construccion del molo, en la parte de la punta Duprat, i la de La Baja. (*Leyó*).

El señor Scott estima, pues, que se puede hacer un molo de quinientos metros, a partir del Membrillo, i considera que el molo de quinientos metros desde el Membrillo exijiria la mitad del costo del molo de quinientos metros desde punta Duprat.

Ahora, no se estrañe la Honorable Cámara de los altos precios fijados por la Casa de Batignolles. El ingeniero señor Scott, que ha estudiado este punto, llega a la siguiente conclusion: (*Leyó*),

Cuando el señor Kraus estudió el aspecto económico del proyecto sobre las obras para el mejoramiento del puerto de Valparaiso, se fijó especialmente en las economías que reportaria la zona de atraccion que sirve dicho puerto, tomando en consideracion el recargo por fletes de las mercaderías por la larga permanencia de los buques en la bahía, el recargo en los seguros de las mismas por la falta de abrigo, las pérdidas de mercaderías en los malecones i otros factores, i llegó a la conclusion de que con economía podrian invertirse en las obras cuarenta i ocho millones de pesos.

En un informe posterior, tomando en cuenta el alza en los jornales i en la mano de obra, como tambien en los materiales i los deterioros sufridos por el puerto, estimó que económicamente se podrian invertir setenta i ocho millones de pesos.

¿Qué significa esto?

Significa que, si la zona de atraccion del

puerto de Valparaiso fuese autónoma, si sirviese sus necesidades con sus propias entradas, si fuese independiente i libre del resto del país, i si se llamase a los habitantes de dicha zona para resolver acerca de este negocio, lo plantearian en esta forma: sin puerto, tenemos que pagar de seis a siete millones de pesos inútilmente, i con puerto, dejaríamos de pagar esta suma; de consiguiente, nos conviene tener un puerto porque aun cuando los precios que se cobren sean subidos, siempre equivaldrán a una suma menor que la que perdemos por primas de seguros, sobre fletes, pérdidas i deterioros de mercaderías.

Para ellas no podría ser este asunto mas claro.

Pero, para nosotros, para el resto del país, no lo seria tanto, señores Diputados.

Si ellos pagan en la actualidad de seis a siete millones de pesos inútilmente, tambien es cierto que en todos los puertos de la República, en todos los campos, en los cerros, en toda la estension de territorio en que no hai ferrocarriles, son muchos los millones de pesos que se podrian ahorrar.

Considere la Cámara que solamente tomando en cuenta los puertos del norte, si nosotros, construyendo ferrocarriles i buenos puertos, lograríamos ahorrar cincuenta centavos chilenos por el embarque de cada tonelada de salitre, serian muchos los millones que ahorraríamos a los habitantes de la rejion salitrea.

Considere la Cámara que, si hiciéramos ferrocarriles en las rejiones que hoy conducen sus productos en carretas unas i otras en tropillas de mulas, muchos miles o millones de pesos ahorraríamos a los habitantes de esas rejiones.

No hai que considerar el problema esluivamente por lo que se refiere a la zona que sirve el puerto de Valparaiso.

Ayer hacia este estudio económico comparativo, o mejor dicho, ponía al frente el ahorro que reporta el puerto de San Antonio a las provincias de Santiago, O'Higgins i Colchagua, i el que importa el puerto de Valparaiso para el carguío i descargue de mercaderías.

Tomemos ahora el ahorro que importa la diferencia del pago de setenta i seis kilómetros de flete por la vía mas difícil de nuestros ferrocarriles.

Esta es una razon para pedir puerto, esta es una razon de conveniencia para esa zona.

Encuentro justificadísimo que se pida puer-

to para Valparaiso, como encuentro justificado que se pida puerto para Santiago, O'Higgins o Colchagua, como igualmente justificado que pidan puerto Curicó i Constitucion.

Pero si acaso nosotros examinamos este problema, como lo he dicho, por el lado económico nacional i no rejional, llegaremos a esta conclusion: que no teniendo medios financieros, que, careciendo nuestra potencia financiera de los medios necesarios para atender a todas las necesidades del país, debemos considerar los costos de estas obras dentro del límite de lo que ellas pueden reeditar.

I como nuestra situacion financiera no nos permite crear sino aquellos servicios que pueden ser rentados, por sí mismos, nosotros no podemos salir en la construccion de las obras del puerto de Valparaiso de este dilema: debemos hacerlas en cuanto pueden ser estas obras rentadas por el movimiento comercial de Valparaiso.

Yo no deseo alargar este debate; basta i sobra con lo espuesto sobre esta faz del problema.

Yo no sé si he sido lo suficientemente claro; ruego a mis honorables colegas que se sirvan suplir la falta de estas demostraciones con lo que les ha de decir su clara concepcion de las necesidades del país.

Decia, señor Presidente, que voi a encuadrar este proyecto en la proporcion que debe existir entre el costo de las obras que exige el comercio i necesidades de Valparaiso i la situacion financiera de nuestro país.

De aquí llevo a esta conclusion: que nó.

Que no se pueden ejecutar estas obras, porque el comercio no las exige imperiosamente, i porque no guardan relacion con el movimiento de la bahía, que nó, porque su costo es mui superior al capital que este puerto puede rentar; i finalmente, que nó, porque el Fisco no puede contribuir al servicio del capital invertido, habiendo tantas otras necesidades nacionales que suplir.

Note la Cámara que se han de pedir desagües para el puerto de Valparaiso; note bien la Cámara que al principio de esta legislatura se despachó un proyecto para levantar un empréstito de un millon cien mil libras para espropiar terrenos en esa ciudad destruida por el terremoto, i segun me dice mi honorable amigo el señor Espinosa Jara, faltan todavía quince millones para concluir esas obras.

Ahora quiero considerar cuál es el movi-

mimiento probable del puerto de Valparaiso, por ser esto mui importante.

Si el movimiento en toneladas del puerto de Valparaiso en diez a quince años, porque las obras no se pueden hacer para uno o dos años, si ese movimiento, repito, siguiendo en aumento, pudiese llegar a una alta cifra, nadie se podria oponer a la construccion de estas obras, porque es necesario prever las necesidades futuras, siempre que ellas no sean tan lejanas que no hayan de ser sentidas ni por nuestros nietos.

En 1903, cuando hizo sus estudios el señor Kraus, tenia Valparaiso un movimiento de ochocientas mil toneladas...

El señor EDWARDS (don Agustin) — El estudio del señor Kraus se publicó en 1903 i se refiere al movimiento de 1900; hasta ese año alcanzan los datos de su estudio.

El señor RIVAS.—Tiene mucha razon Su Señoría.

Veamos cuál ha sido, en unos cuantos años, este movimiento.

En 1896, ochocientas noventa mil toneladas; en 1897, ochocientas noventa i cinco mil; en 1908, ochocientas noventa i siete mil; en 1901, novecientas ochenta i siete mil; solo en 1894 llega a un millon de toneladas; llega a un millon doscientas mil toneladas en 1906.

El señor GUTIERREZ.—El año del terremoto.

El señor RIVAS.—En efecto; i en 1907 alcanzó a un millon cuatrocientas mil toneladas.

Se alcanzó, pues, el mayor movimiento el año siguiente al del terremoto.

Todos sabemos que esa catástrofe, para la ciudad de Valparaiso, algo tambien para Santiago i no solo para estas ciudades, sino para todas las demas que estuvieron dentro de la zona que asoló aquel cataclismo, trajo como consecuencia una importacion extraordinaria de materiales de construccion.

En un artículo escrito por don Antonio Subercaseaux Vicuña, interesante como todos los que llevan su firma, se hacen observaciones a este respecto, de las cuales voi a leer algunas:

“Prescindiendo de la circunstancia de que el año 1907 fué el de una plétora de mercaderías nunca vista en nuestra metrópoli comercial ¿no habria sido mucho mas lójico i verídico otro cuadro que espresara jeométricamente las disminuciones que los transversales le van a causar al comercio de Valparaiso?

Segun este cuadro, que ya nosotros hemos formulado con antecedentes oficiales a la vis-

ta, Valparaiso no producirá ni el uno por ciento de lo que van a importar sus primeras obras marítimas“;

Tiene mucha razon este distinguido publicista.

San Antonio i Quintero, que con pequeñas obras quedarán habilitados, que cobrarán tarifas baratas, que tendran grandes facilidades para el embarque i desembarque de mercaderías, ¿aumentarán o disminuirán la carga probable para Valparaiso? Es evidente que la disminuirán.

La zona de atraccion de Valparaiso tendrá pues, que limitarse, tanto mas, nótelo bien la Cámara, cuanto mas caras sean las obras del puerto i por tanto mas subida las tarifas que en él se cobren.

Es un asunto importante, en la lucha económica, propender siempre a que los derechos de un puerto sean los mas bajos posibles i que los ferrocarriles que le sirven tengan las tarifas mas reducidas.

A esto se debe el éxito del puerto de Hamburgo; este es uno de los puertos mas baratos del mundo i los ferrocarriles que lo sirven han reducido considerablemente sus tarifas.

De modo que los vapores van a recalar en Hamburgo aunque tengan que hacer un mayor recorrido, para aprovechar las comodidades de un puerto que el mas barato de esas costas i al mismo tiempo, los fabricantes acuden a esportar por Hamburgo, para poder conducir sus sus mercaderías por ferrocarriles fáciles i baratos.

Esto mismo pasará con Valparaiso; irán los vapores a San Antonio, a Quintero, a Papudo; i note la Cámara que, aun cuando en esos lugares no se hicieran obras de puerto completas, bastaria con un muelle mas o ménos bien provisto en esos puertos, para que toda nuestra carga gruesa fuera por ahí.

Citaba yo ayer el caso de que, siendo Ministro de Industria el señor Avalos, se me acercaron algunos amigos de Melipilla a manifestarme que, si el ferrocarril se llevaba hasta Puangue, ellos harian una empresa de acarreo para trasportar hasta Santiago i a otros puertos carbon, maiz, etc.

Todos mis honorables colegas saben que, por esa misma época, se habian paralizado varias fábricas en Santiago i O'Higgins porque no disponian de carbon, el cual no podia ser traído de Valparaiso por la plétora de mercaderías existentes.

Siendo así, ¿por qué habian de ir mas buques a Valparaiso, si hubiera esos otros puertos? ¿por qué habian de recalar en Valparaiso

mayor número de naves? ¿No sabemos que éstas buscan los puertos donde el gasto sea menor, donde ménos les cueste el carbon, donde ménos les cuesten todos los productos, i que huyen de los puertos caros?

Buscan, ademias, los buques la hijiene i la salubridad.

Yo digo; ¿cuántos buques destinados a pasar por Valparaiso se abstendrán de hacerlo porque sus capitanes se sentirán retraidos al anuncio de viruelas, pestes i otras enfermedades infecciosas que son el azote de esa ciudad?

Yo digo: ¿cuántos capitanes de buques se habrán retraido de entrar a Valparaiso, ciudad cuyas calles son turbiones que arrastran arena, lodo i piedras de los cerros?

Yo recuerdo que, siendo muchacho, he estado alojado en el hotel Colon, i que, para salir de ahí, en vez de recurrir a un coche, se hubo de recurrir a una lancha; porque las avenidas i calles, en contra de la voluntad de sus habitantes, habian convertido a Valparaiso en una Venecia del Pacífico.

Antes de concluir este acápite, quiero estudiar cuáles serán las tarifas que se van a cobrar en el puerto de Valparaiso si se hacen las obras proyectadas por Guérard.

No tomo en consideracion el valor de las espropiaciones ni tampoco el valor de los desagües; sencillamente estimo el capital en cincuenta i tres millones de pesos, que son los que se van a invertir en las primeras obras de Valparaiso. He dicho que el puerto debe producir líquidos tres millones setecientos diez mil pesos. Para llegar a tener esta utilidad líquida, tendria que cobrar, por arriendo de los terrenos ganados al mar, ochocientos mil pesos, siendo que el mensaje dice que este ramo ha de producir alrededor de medio millon de pesos.

Por derechos tendrá que cobrar dos millones novecientos mil pesos; todo lo que arroja un total de tres millones setecientos cincuenta mil pesos, renta que el puerto debe tener.

La tarifa que se pagará por la descarga será de nueve chelines siete peniques, que, al tipo de cambio actual, significa la cantidad de once pesos cincuenta centavos de nuestra moneda. De consiguiente, hechas las obras del puerto, nos encontraremos con que por lo que se pagan hoi doce pesos, segun los datos que el mismo mensaje contiene, se habrá de pagar mas tarde once pesos cincuenta centavos.

Cuando se hacen obras de mejoramiento, no se busca solo la facilidad en las operaciones de la carga i la descarga, sino que tam-

bien se busca el abaratamiento de estas faenas.

He consultado solamente uno de los diversos fines que se deben tener en vista al realizas estas mejoras, el del facilitamiento de la carga i la descarga.

Hai necesidad tambien de consultar el abaratamiento, con un doble motivo, como que de un puerto caro las naves huyen i se alejan.

En el dia de mañana, cuando ya esté abierto el Itsmo de Panamá; cuando ya se haya acortado la distancia que nos separa de Europa; cuando ya no sea Valparaiso, como lo es hoi en dia, estacion de tránsito obligada, sino estacion de término, entónces yo pregunto: ¿qué naves irán a Valparaiso con tarifas tan crecidas?

Insisto en que bastan las obras de atraque que sean necesarias para que Valparaiso sirva a sus propios fines i ahorre este desembolso al Fisco; insisto en que no se necesita el dispendio de las tres cuartas partes de lo que van a importar estas obras, en construir ese enorme rompe-olas, que, técnicamente considerado, presenta para su construccion mui serias dificultades i que es un considerable recargo para la renta del puerto.

No me queda que decir sino mui poco, señor Presidente. Entraré a ocuparme de un tema que ya ha sido dilucidado, con datos i documentos, que bastan para formar el convencimiento i el criterio de la Honorable Cámara por mi distinguido amigo i colega el señor Harrázaval Zañartu; pero, respecto al cual es imo de necesidad volver a repetir aquellas observaciones por cuanto se refieren a un aspecto del problema que no es ya solo económico i financiero, sino, como gráficamente lo espresó el honorable señor Gutiérrez, de sentido comun.

Veamos, pues, si la opinion de los técnicos sobre las cuales debemos fundar nuestras observaciones i conformar nuestras ideas, están contestes sobre la apreciacion del proyecto presentado por el Gobierno, i qué dicen sobre su practicabilidad.

En una minuta que elevamos a la consideracion del honorable Ministro de Hacienda los señores Diputados por Angol, Rancagua i el que habla, se lee, en el acápite primero, lo siguiente:

"1.º Consideramos impracticable el rompe-olas Guérard, fundando este aseito en opiniones técnicas de primera clase."

Voi ahora, señor Presidente, a hacer una breve referencia a la opinion tan autorizada del señor Kraus, que es una de las eminencias de mas fama entre las que se ha ocupado

del puerto de Valparaiso; de tal modo que ningun hombre que quiera penetrarse de la importancia de estas obras podria eximirse de imponerse a fondo de sus estudios, si quiere formarse idea cabal de ellas, estudios que el señor Kraus ha puesto a disposicion de todo el mundo.

Pues bien, señor Presidente, el señor Kraus condena, i seguirá condenando, porque su opinion está basada en la ciencia, i las opiniones que en la ciencia se basan no vacilan, estas fundaciones hechas sobre un fango de espesor indefinido, como son las propuestas por el señor Guérard.

El señor Kraus dice, en la introduccion de su memoria pasada al Gobierno de Chile, página 255, algo que ya he leído, pero que es necesario repetir para que se vea que su opinion jamas ha sido contradicha de palabras ni por escrito i que siempre ha condenado la construccion de un rompe-olas a cincuenta metros de profundidad bajo el agua i sobre fondo de fango:

“Algunos de dichos proyectos pecan por no haber considerado convenientemente las grandes dificultades inherentes a la construccion de rompe-olas de abrigo en profundidades de cuarenta, cincuenta i sesenta metros de agua, idescansando en un subsuelo de fango de un espesor indefinido. El simple cálculo del cubo que necesitarian emplear estos rompe-olas, i el crecido costo a que alcanzaria, convence de la impracticabilidad de semejantes proyectos“.

En la página 256, estudiando las condiciones técnicas de la bahía de Valparaiso i despues de haberse practicado la suma fabulosa de diecisiete mil i tantos sondajes, dice:

“Basta observar la figura 4 del plano número 114 para convencerse de que las obras proyectadas caen casi por completo dentro de las zonas preferibles a que nos hemos referido en el párrafo 81, es decir, que evitan las profundidades excesivas, asi como en lo posible los fondos fangosos, al mismo tiempo que pueden ejecutarse sin necesidad de hacer costosas espropiaciones i, mui por el contrario, utilizando casi todas las obras, terrenos i edificios adyacentes que son en la actualidad de propiedad fiscal“

Todas estas opiniones del señor Kraus están espuestas i justificadas en el párrafo 81 del estudio, páginas 249 i 250 de dicha Memoria.

Pero hai en ellas un acápite que no resisto a la tentacion de volver a leer, porque vale la pena de tenerlo presente.

“Es evidente que fuera de las plataformas

citadas, no pueden construirse obras en condiciones económicas. No solo el costo de estas crecerá considerablemente con las mayores profundidades en que se establezcan, sino que tambien, alejándose de dicha plataforma, será mui reducido el mayor espacio de agua abrigada que se ganará en comparacion del costo, a causa de la rápida pendiente que une la plataforma con el fondo propiamente dicho de la bahía.

Para que esto resalte perfectamente a la vista, hemos dibujado con diferentes achuramientos en la figura 2 del plano número 113, las zonas en que la pendiente del fondo es mayor de veinte por ciento, dejando en blanco la parte de la bahía en que existe una pendiente menor de diez por ciento.

Las fajas de la bahía que aparecen en la figura indicada con diversos achuramientos, son las que seria conveniente evitar al tratar de la ubicacion de las obras en proyecto.

En la figura 3 del mismo plano se han dibujado los principales resultados obtenidos en el exámen jeológico de la bahía, de que ya nos hemos ocupado en los capítulos IX i X. En ella se puede observar que en los puntos en que se hallan las plataformas, el suelo está formado principalmente de arena. El plano de rápidas pendientes que une dichas plataformas con el fondo propiamente tal de la bahía, presenta una mezcla de arena con fango, hallándose puro fango en la parte que constituye este fondo. De manera que la arista exterior de las plataformas debe considerarse especialmente, a fin de encontrar la requerida resistencia del suelo, como el límite natural, por el lado del mar, para la construccion de las futuras obras artificiales“.

Se ha traído a esta Cámara un informe posterior del señor Kraus, un informe en que, segun se dice, el señor Kraus reconoce como ideal el proyecto del señor Guérard, un informe con el cual se trata de hacer aparecer al ingeniero Kraus en abierta contradiccion con lo sustentado por él mismo en su obra mas importante, la memoria justificativa de su proyecto.

Me he preocupado de estudiar este informe, i he llegado a la conclusion de que el señor Kraus jamas ha tenido en sus manos, a lo ménos a la fecha en que se produjo ese informe, el proyecto Guérard.

No se ha preocupado, pues, aquel ingeniero de si el rompe-olas propuesto por este técnico es posible técnicamente; i es natural que, si se pregunta qué es mejor, un puerto abrigado o un puerto desabrigado, conteste

que, teóricamente, es mejor un puerto abrigado.

Teóricamente también, es posible hacer un rompe-olas aunque sea a setenta metros de profundidad debajo del agua, i sobre base de fango.

En días pasados citaba yo el ejemplo de Arquímedes, que decía: "Dadme un punto de apoyo, i yo haré la palanca que ha de mover el mundo".

Pero de aquí a sostener que lo que es teórica o científicamente posible es también práctica i técnicamente posible, hai un mundo de distancia.

El señor Salas Lavaqui decía, poniendo un ejemplo, que, dentro de la concepción científica, cabe el hacer una torre Eiffel de un metro como igualmente el hacer otra de trescientos cincuenta metros. Error de Su Señoría, porque no gravita lo mismo sobre una base de fango una obra de cien kilogramos que una que pesa cientos de millones de toneladas.

Al señor Salas se le olvidaba esta parte del problema, que si es posible construir sobre el suelo firme un molo de un metro, lo mismo que uno de ciento sin que haya penetración, no ocurre lo mismo con una construcción sobre el fango, porque, si un molo de un metro no penetrará sino algunas pulgadas en el fango, uno de miles de toneladas tendrá que penetrar profundamente: talvez se hundirá todo entero en el fango.

¿Quién ha calculado la penetración en el fango de una obra de esta magnitud; i quién ha podido encuadrar el monto del presupuesto, en un estudio cualquiera de semejantes penetraciones?

En el informe a que aludo, refiriéndose a este asunto de la penetración que hai que tener en cuenta para el presupuesto de la obra, dice el señor Kraus:

"En la práctica sucederá que una montaña de piedra de cuarenta hasta cincuenta i cinco metros de altura penetre en el fango hasta quien sabe qué profundidad. Si se estima la penetración en treinta por ciento, aunque bien podría ser cincuenta por ciento i talvez mas de ciento por ciento, el cubo de piedra resultaría ser de trece millones de metros cúbicos i el costo entre setenta i setenta i cinco millones de pesos."

El señor IRARRAZAVAL ZAÑARTU.—
¿Eso dice el informe del señor Kraus?

El señor RIVAS.—Sí, señor: el informe puesto graciosamente en nuestras manos por el señor Ministro de Hacienda.

El señor GUTIERREZ.—No hai número, señor Presidente, i faltan solo dos minutos.

El señor PUGA BORNE (Presidente accidental).—Se levanta la sesión.

Se levantó la sesión.

M. E. CERDA,
Jefe de la Redacción.