

Sesion 39.^a ordinaria en 25 de Agosto de 1904

PRESIDENCIA DEL SEÑOR LAZCANO

SUMARIO

Acta: Se da lectura a la de la sesion anterior i es aprobada.

Cuenta: Se da cuenta de lo siguiente: De dos mensajes de S. E. el Presidente de la República: con el primero se proponen dos ítem al presupuesto de Hacienda, el ítem 1,572 de la partida 36, para pago de sueldos a los empleados supernumerarios i a los que subroguen a los propietarios lejítima i temporalmente impedidos para ejercer sus funciones, quince mil pesos; i el ítem 1,580 de la misma partida para pagar los gastos de carga, descarga i movilizacion de mercaderías en las aduanas i los jenerales de administracion del mismo servicio en la de Valparaiso, doscientos mil pesos; con el segundo se autoriza al Presidente de la República para que, con los fondos que se consultan en el ítem 70 de la partida 4.^a del presupuesto de Marina vijente, para la jente de mar a flote, atienda tambien al pago de los sueldos de las clases i rifleros del Rejimiento de Artillería de Costa, una vez que se agote la suma de ciento cuarenta i un mil pesos que para este objeto figura en el ítem 1,028 de la partida 22 del mismo presupuesto; un oficio de la Cámara de Diputados para indicar que en la provincia de Taena los jurados establecidos por la lei de 1872 para jurados de imprenta, queden reducidos a uno solo; De una solicitud de doña Manuela Escobar, madre del sarjento-mayor don Guillermo Toro, muerto en la batalla de Concon en 1891, que hizo asimismo la campaña contra el Perú i Bolivia en 1879, en la que pide el pronto despacho de otra que tiene presentada al Congreso, recabando una pension de gracia.—El señor Bello Codesido (Ministro de Relaciones Exteriores) pide que el anterior asunto se trate en el cuarto de hora libre de la sesion de mañana.—El señor Lazcano (Presidente) lo declara así.—El señor Bascuñán Santa María (Ministro de Guerra i Marina) pide que, en la primera hora libre de cualquier sesion, se trate del proyecto que consulta gratificaciones a favor de los jefes i oficiales que hacen la campaña de Taltal al norte.—El señor Presidente declara que en una de las sesiones próximas se dará colocacion a la discusion de dicho proyecto.—El señor Puga Borne da esplicaciones mas detalladas respecto a la empresa de ferrocarril por Antuco.—Los señores Rozas i Letelier confirman las observaciones hechas por el señor Puga Borne.—El señor Montt pide que se trate de un proyecto que concede a una sociedad de beneficencia permiso para conservar un bien raiz.—El señor Presidente ofrece tratarlo desde luego.—Es aprobado un proyecto para la poblacion obrera Agustín Edwards, de Santiago, que concede permiso para conservar un bien raiz.—Igual permiso se concede a la «Sociedad Panaderos de Iquique».—Se pone en discusion el proyecto que agrega a Osorno la comuna de

Río Negro, de Llanquihue.—Despues de algun debate, se lo deja para segunda discusion.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa la discusion sobre el mejoramiento del puerto de Valparaiso—Usa de la palabra el señor Mac-Iver.—Se levanta la sesion.

Asistieron los señores:

Balmaceda, J. Elías
Bannen, Pedro
Barros Luco, Ramon
Blanco, Ventura
Castellon, Juan
Charme, Eduardo
Eastman, Adolfo
Errázuriz, Urmeneta R.
Escobar, Ramon
Latorre, Juan José
Letelier Silva, Pedro
Mac-Iver, Enrique

Montt, Pedro
Puga Borne, Federico
Reyes, Vicente
Rozas, Ramon Ricardo
Saavedra, Cornelio
Sanfuentes, Juan Luis
Silva Cruz, Raimundo
Tocornal, José,
i los señores Ministros del Interior, de Relaciones Exteriores, de Hacienda i de Guerra i Marina.

Se leyó i fué aprobada el acta siguiente:

«SESION 38.^a ORDINARIA DEL 24 DE AGOSTO DE 1904

Asistieron los señores Lazcano, Balmaceda, Ballesteros (Ministro del Interior), Bannen, Barros Luco, Castellon, Charme, Eastman, Errázuriz Urmeneta, Escobar, Latorre, Letelier, Mac-Iver, Matte, Montt, Puga Borne, Reyes, Rozas, Saavedra, Sanfuentes, Silva Cruz, Silva Ureta i Tocornal, i los señores Ministros de Hacienda, de Guerra i Marina, i de Industria i Obras Públicas.

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

Oficios

Uno de la Honorable Cámara de Diputados, con el que remite aprobado un proyecto de lei que dispone que los oficiales

generales, jefes i oficiales i asimilados, con escepcion de los cirujanos, que presten sus servicios en los cuerpos i secciones del Ejército residentes desde Taltal inclusive, al norte, gozarán de una gratificacion equivalente al cuarenta por ciento de los sueldos que fija la lei de 1.º de febrero de 1893.

Se reservó para segunda lectura.

Otro del señor Ministro de Marina, con el que remite dos ejemplares del folleto que contiene las especificaciones, presupuestos e inventarios para la construccion de la dársena militar en el puerto de Talcahuano, antecedentes que han sido solicitados por el honorable Senador de Tarapacá, don J. Elias Balmaceda.

Se mandó poner a disposicion de los señores Senadores.

Otro del señor Ministro de Industria i Obras Públicas con el que remite los datos suministrados por la Direccion de Obras Públicas acerca de la duda que asiste a esa oficina con respecto al proyecto del ferrocarril trasandino por Antuco, i que han sido solicitados por el honorable Senador don Federico Yuga Berne.

Se mandó poner a disposicion de los señores Senadores.

Informes

Once de la Comision de Gobierno, relativos los cuatro primeros a las siguientes solicitudes:

De los porteros i mensajeros de los diversos Departamentos de Estado, presentada el 1.º de febrero de 1893, en la que pide se les acuerde una gratificacion anual sobre los sueldos de que disfrutan:

De algunos vacunadores, presentada el 24 de octubre de 1900, en la que piden aumento de los sueldos de los empleados del ramo;

De algunos vecinos de la ciudad de Mulchen, presentada el 3 de julio de 1900, en la que piden se les socorra por haber quedado en angustiada situacion a causa de las inundaciones ocurridas ese año; i

De algunos empleados públicos, residentes en Pisagua, presentada el 8 de junio de 1903, en la que piden se les acuerde algun socorro para reparar las pérdidas que experimentaron con motivo del incendio que consumió parte de esa ciudad.

Quedaron para tabla.

Los seis siguientes acerca de las solicitudes de gracia que a continuacion se expresan:

De doña Loreto, doña Abelina i doña Ana Luisa Cuadra i Luque, hermanas del servidor público don Pedro Lucio Cuadra, presentada el 27 de noviembre de 1901, en la que piden pension de gracia.

De doña María Berta, doña Dolores, doña Amelia i doña Florencia Cádiz Aldunate, hijas de don Juan Cádiz, sub-inspector de telégrafos, presentada el 1.º de diciembre de 1902, en la que piden pension de gracia.

De don Pablo H. Toledo, inspector de la policia de seguridad de Santiago, presentada el 14 de noviembre de 1900, en la que pide, para los efectos de su jubilacion, le sea de abono el tiempo servido en la policia de esta capital.

De frai José Nicolas Correa, de la orden de predicadores, presentada el 11 de enero de 1897, en la que pide se dicte una lei que le conceda pasaje libre para viajar por tierra i mar, dentro del territorio de la Republica, para tener facilidad de prestar sus servicios relijiosos.

De don Ismael Espinosa, ex-inspector de caminos del departamento de Loncomilla, presentada el 15 de enero de 1898, en la que pide se le acuerde derecho para acogerse a los beneficios de la lei de 14 de setiembre de 1896, que otorgó una remuneracion a los empleados públicos que fueron separados de sus puestos a causa de los sucesos políticos de 1891.

De don José Tomas de la Barra, oficial cuarto a contrata de la Contaduría de la segunda seccion de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, presentada el 11 de enero de 1897, en la que solicita por gracia se le considere comprendido entre los empleados públicos a quienes la lei de 31 de diciembre de 1895 concedió derecho a jubilar, por haber sido separados de sus puestos a causa de los sucesos políticos del año 1891.

Pasaron a la Comision Revisora de Peticiones.

I en el último, de fecha 17 del corriente, propone se manden agregar al proyecto de lei destinado a reorganizar los servicios de correos i telégrafos, cuatro solicitudes presentadas en el año 1900 por algunos empleados del ramo de telégrafos para que se les mejore su renta.

Así se acordó.

I otra de la Comision de Hacienda, relativa a la solicitud de doña Adela Amor, viuda de don Julio Prado, contador segundo de la Direccion de Contabilidad, presentado el 3 de julio de 1901, en la que

pidese le conceda, por gracia, una cantidad equivalente a la que su referido esposo dejó de percibir entre la pension de jubilacion que gozó, la cual fué computada con el setenta i cinco por ciento sobre un sueldo de dos mil pesos i la que habria recibido si esa jubilacion se hubiera computado sobre el sueldo íntegro de dos mil quinientos pesos que anteriormente gozaba como tenedor de libros de la Tesorería Jeneral de Estanco, en el espacio de tiempo comprendido entre el 8 de agosto de 1887, fecha en que se le acordó la jubilacion, i el 18 de junio de 1900, fecha de su fallecimiento.

Pasó a la Comision Revisora de Peticiones.

Solicitudes

Una de don Francisco 2.º Sánchez, contra-almirante de la Armada Nacional, en la que pide que para los efectos de su retiro se le conceda, por gracia, el tiempo que le falta para obtener su jubilacion con sueldo íntegro.

Pasó a la Comision de Guerra i Marina.

I otra de los ayudantes de instruccion primaria de Valparaiso en la que piden, por las razones que esponen, se les mejore la renta de que disfrutan.

Pasó a la Comision Mista de Presupuestos.

Antes de entrar a la órden del dia, el señor Rozas recomendó al señor Presidente se sirviera incluir entre los negocios que pueden considerarse en los primeros quince minutos de las sesiones, despues de los incidentes, el proyecto de lei, remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que segrega del departamento de Llanquihue la comuna de Rio Negro i se anexa su territorio al departamento de Osorno.

El señor Ministro de Obras Públicas pidió que se enviara desde luego a Comision el proyecto de lei que autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la suma de doscientos mil pesos en la construccion i reparacion de puentes carreteros, i la de doscientos mil pesos en la compostura de caminos.

El señor Tocornal hizo indicacion para que se celebren sesiones especiales en los dias viérnes i sábado de la presente semana, destinadas esclusivamente a la discusion del proyecto de lei sobre mejoramiento del puerto de Valparaiso, desde el instante en que terminen los incidentes.

Los señores Mac-Iver i Banen espresaron las razones por las cuales negarian su voto a la anterior indicacion del honorable Senador de Valparaiso.

El señor Balmaceda hizo tambien algunas observaciones con motivo de la referida indicacion, i presentó el contra-proyecto que impreso se adjunta a esta acta, para que sea tomado en consideracion en la discusion particular del proyecto de lei sobre mejoramiento del puerto de Valparaiso.

El señor Tocornal adujo algunas consideraciones en apoyo de la indicacion que habia formulado.

El señor Puga Borne espuso que por los antecedentes enviados por el señor Ministro de Industria i Obras Públicas, de que se ha dado cuenta en la sesion actual, se habia impuesto de que la duda que habia asaltado a la Direccion de Obras Públicas al informar sobre los planos del ferrocarril trasandino por Antuco, era la siguiente: «La lei número 1,589 concede permiso para construir i explotar una línea férrea que, partiendo del ferrocarril central, siga por el valle del rio Laja i llegue a la frontera argentina; de los planos i memorias presentados a la Direccion de Obras Públicas se desprende que la línea férrea en cuestion se encontraria interrumpida por el lago Laja, cuya travestía la harian los trenes embarcados en una balsa o *ferry-boat*; i por consiguiente, surge la duda de si la obra proyectada en estas condiciones se ajustaria a los términos de la lei».

Dijo el honorable señor Puga Borne que esta duda no tenia razon de ser, pues la Comision de Gobierno que informó acerca de este negocio, i de la cual Su Señoría formaba parte, estudió este punto i lo resolvió en el sentido de que la travestía del lago Laja en la forma indicada, o sea, embarcados, los trenes en un *ferry-boat*, formaba parte del proyecto, i que la circunstancia de no haberse esto espresado en el proyecto, no significaba que esa idea estuviera escludida.

Agregó Su Señoría que en la sesion próxima volveria a ocuparse de este asunto.

Con este motivo usaron de la palabra los señores Ministro de Industria i Obras Públicas, Mac-Iver, Silva Cruz i Puga Borne.

Terminados los incidentes se procedió a votar las indicaciones formuladas.

La del señor Ministro de Industria i Obras Públicas se dió por aprobada con

el asentimiento tácito de la Sala, pasando el proyecto a que ella se refiere a la Comisión de Industria i Obras Públicas.

La del señor Tocornal, para que se celebren sesiones especiales en los días viernes i sábado de la presente semana, destinadas a la discusión del proyecto sobre mejoramiento del puerto de Valparaiso, fué aprobada por catorce votos contra seis.

Procedióse, en seguida, a la elección de Presidente i vice-Presidente del Senado, i verificado el escrutinio, resultó elegido para el primer cargo el señor don Fernando Lazcano por quince votos contra uno por el señor don Juan José Latorre, i cuatro en blanco, i para el segundo el señor don Federico Puga Borne por dieciséis votos i cuatro en blanco.

Púsose despues en discusión la modificación introducida por la Honorable Cámara de Diputados en el proyecto de lei que concede, para gastos de representación, ciertas sumas a diversos funcionarios administrativos de la provincia de Tacna, modificación que consiste en agregar al proyecto el siguiente artículo final:

«Artículo 3.º Estas asignaciones solo rejirán mientras se resuelve lo relativo al dominio definitivo de la provincia de Tacna.»

El señor Ministro del Interior usó de la palabra para pedir que se aprobara esta modificación.

Cerrado el debate, se dió por aprobada dicha modificación con el asentimiento tácito de la Sala.

El proyecto, con la modificación aprobada, es del tenor siguiente:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Concédese para gastos de representación a los siguientes funcionarios las cantidades que se indican:

Al Intendente de Tacna.....	\$ 10,000
Al secretario de la Intendencia de Tacna.....	3,000
Al Gobernador de Arica.....	3,000
Al oficial de la Gobernacion...	1,000

Artículo 2.º Los subdelegados de Pocolai, Pacha, Paica, Tarata, Sama, Calana, Lluta, Codpa i Ticnamar gozarán de un sueldo anual de mil quinientos pesos.

Artículo 3.º Estas asignaciones solo rejirán mientras se resuelve lo relativo al dominio definitivo de la provincia de Tacna».

Considerado en jeneral i particular a la vez el proyecto de lei remitido por la Honorable Cámara de Diputados que concede un auxilio extraordinario de diez mil pesos a la Junta de Beneficencia de Talca, destinado al ensanche del cementerio de esa ciudad, el señor Reyes pidió algunas esplicaciones acerca de este negocio.

Despues de haber dado esas esplicaciones el señor Presidente, se cerró el debate, i votado el proyecto fué aprobado por once votos contra siete, absteniéndose de votar los señores Balmaceda i Letelier.

El proyecto aprobado es del tenor siguiente:

«PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Concédese un auxilio extraordinario de diez mil pesos a la Junta de Beneficencia de Talca, destinado al ensanche del cementerio de esa ciudad.»

El señor Presidente anunció, en seguida, que quedaban *en tabla* para la sesión próxima, en los primeros quince minutos despues de los incidentes, el proyecto de lei que segrega del departamento de Llanquihue la comuna de Rio Negro i anexa su territorio al departamento de Osorno; i el proyecto de acuerdo que concede a la «Sociedad de Panaderos de Iquique», el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil para que pueda conservar, hasta por treinta años, la posesion del bien raiz que tiene adquirido en dicha ciudad.

Se suspendió la sesión.

A segunda hora continuó la discusión jeneral, pendiente en la sesión anterior, del proyecto de lei, remitido por la Honorable Cámara de Diputados, relativo a la contratación de las obras de mejoramiento del puerto de Valparaiso, estudiadas por el ingeniero don Jacobo Kraus, conjuntamente con las modificaciones propuestas en el informe de la Comisión de Hacienda de esta Cámara.

El señor Latorre usó de la palabra para sostener el proyecto en discusión.

En seguida usó de la palabra el señor Mac-Iver, i habiendo llegado la hora en que el Senado acostumbra dar término a sus sesiones, se levantó la presente, que-

dando con la palabra el referido señor Senador de Ñuble.»

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:

La cantidad de quince mil pesos que se consigna en el ítem 1,572 de la partida 36 del presupuesto de Hacienda para atender al pago de sueldos a los empleados supernumerarios i a los que subroguen a los propietarios lejítima i temporalmente impedidos para ejercer sus funciones, ha sido insuficiente para atender a esta clase de gastos i se encuentra actualmente agotada, necesitándose, en lo que resta del presente año, la cantidad de quince mil pesos.

Igualmente, la suma de seiscientos mil pesos que consulta el ítem 1,580 de la partida 36 del mismo presupuesto, para atender al pago de los gastos de carga, descarga i movilización de mercaderías en las aduanas i los jenerales de administración de igual servicio en la de Valparaíso, no ha alcanzado para cubrir esta clase de gastos i se encuentra en la actualidad agotada, necesitándose, en lo que resta del presente año, la cantidad de doscientos mil pesos.

Los detalles que se acompañan, suministrados por la Dirección Jeneral de Contabilidad, dan cuenta de la inversión de dichas sumas.

No obstante de tratarse de gastos imposterables del servicio, el Gobierno estima conveniente, en obsequio a la correcta inversión de los fondos públicos, no excederse de las cantidades que el presupuesto vijente consulta para atender a los referidos gastos.

Por lo espuesto, i de acuerdo con el Consejo de Estado, tengo el honor de someter a vuestra deliberación el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Concédense los siguientes suplementos a los ítem que se espresan del presupuesto de Hacienda:

Al ítem 1,572 de la partida 36, para pago de sueldos a los empleados supernumerarios i a los que subroguen a los propietarios lejítima i temporalmente impedidos para ejercer sus funciones, quince mil pesos.

I al ítem 1,580 de la misma partida, para pagar los gastos de carga, descarga i movilización de mercaderías en las aduanas i los jenerales de administración del mismo servicio en la de Valparaíso, doscientos mil pesos.

Santiago, a 24 de agosto de 1904.—JERMAN RIESCO.—*Maximiliano Ibáñez*».

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

En el ítem 1,028 de la partida 22 del presupuesto de Marina vijente se consulta la suma de ciento cuarenta i un mil pesos para pagar los sueldos del personal de sarjentos, cabos de armas i rifleros del Rejimiento Artillería de Costa, que pasó a depender de dicho Ministerio, por resolución del Gobierno, en el mes de octubre del año último. La espresada cantidad era la misma que fijaba el presupuesto de guerra para atender solamente al pago de los sueldos de los cuadros de instrucción del mencionado Rejimiento; pero como en este año se ha acordado llenar las un mil doscientas plazas de que se compone el Rejimiento, la cantidad arriba citada no alcanza para pagar los sueldos ni aun durante seis meses.

En cambio en el ítem 70 de la partida 4.ª, que consulta la suma de dos millones cien mil pesos, para sueldos de la jente de mar a flote, habrá un sobrante con el cual puede atenderse al mayor gasto que imponen los que corresponden al personal de clases i rifleros del citado Rejimiento.

El Rejimiento de Artillería de Costa se organizó con las clases que a él pertenecían cuando dependía del Ministerio de Guerra i con la Brigada de Rifleros que formaba parte del personal de la Armada, cuyos sueldos se pagaban con los fondos consultados para la jente de mar a flote a que se refiere el ítem 70 ántes citado. De modo que en nada se vendrá a alterar el procedimiento seguido anteriormente para el pago de los sueldos de los rifleros; pero se necesita una aclaración en el sentido que se indicará en el proyecto de lei que os propongo, por la forma en que está redactada la glosa del ítem 1,028 mencionada al principio, en el cual figuran los rifleros.

Por las consideraciones espuestas, i oído el Consejo de Estado, tengo el honor de someter a vuestra aprobación el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República para que, con los fondos que se consultan en el ítem 70 de la partida 4.ª del Presupuesto de Marina vijente, para la jente de mar a flote, atiendan también al pago de los sueldos de las clases i rifleros del Rejimiento de Artillería de Costa una vez que se agote la suma de ciento cuarenta i un mil pesos que, para este objeto, figura en el ítem 1,028 de la partida 22 del mismo Presupuesto».

Santiago, 24 de julio de 1904.—JERMAN RIESCO.—A. *Bascuñan S. M.*

Para segunda lectura.

2.º Del siguiente oficio de la Honorable Cámara de Diputados:

«Santiago, 24 de agosto de 1904.—La Cámara de Diputados ha dado su aprobación al siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Los jurados a que la lei de 17 de julio de 1872 encarga la calificación de los abusos de la libertad de imprenta, quedarán reducidos, en la provincia de Tacna, a uno solo, el cual resolverá tanto sobre la declaración de haber o no lugar a formación de causa, como sobre la determinación del grado de culpabilidad del impreso acusado.

Este Jurado se sorteará de una lista de ciudadanos con capacidad electoral que será formada anualmente por una junta compuesta del Intendente de Tacna, del presidente de la Illtma. Corte de Apelaciones i del primer Alcalde Municipal. La lista contendrá quince nombres de ciudadanos para cada uno de los departamentos de la provincia; i el Jurado se constituirá con cinco de ellos, designados a la suerte, despues de que las partes hayan hecho uso, si así les conviniere, del derecho de recusar, cada una, a dos de los miembros de la mencionada lista.

Artículo 2.º Quedan vijentes las disposiciones de la lei de 17 de julio de 1872, respecto de la provincia de Tacna, en todo lo que no fueren contrarias a la presente».

Dios guarde a V. E.—I. VALDES VALDES.—*Hernan Prieto Vial*, Secretario».

Para segunda lectura.

3.º De una solicitud de doña Manuela Escobar, madre del sarjento-mayor don Guillermo Toro, muerto en la batalla de Concon en 1891 e hizo, asimismo, la campaña contra el Perú i Bolivia en 1879, en la que pide el pronto despacho de otra

que tiene presentada al Congreso, recabando una pensión de gracia.

Agregado a sus antecedentes.

El señor BELLO CODESIDO (Ministro de Relaciones Exteriores).—Pido la palabra.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor BELLO CODESIDO (Ministro de Relaciones Exteriores).—Se acaba de dar cuenta de un proyecto de la Cámara de Dipuados por el cual se establece cómo debe quedar el Jurado de imprenta en la provincia de Tacna. Es éste un proyecto sencillo que la Cámara podría despachar en pocos momentos.

Por esto me permito rogar al Senado se sirva colocarlo en la tabla de primera hora de la sesion de mañana.

El señor LAZCANO (Presidente).—En el primer cuarto de hora de la sesion próxima se discutirá el proyecto a que se ha referido Su Señoría.

El señor BASCUÑAN SANTA MARIA (Ministro de Guerra i Marina).—Pido la palabra.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor BASCUÑAN SANTA MARIA (Ministro de Guerra i Marina).—Me voi a permitir rogar al honorable señor Presidente que, si lo tiene a bien, se sirva colocar en la tabla del primer cuarto de hora de alguna de las sesiones que quedan del periodo ordinario el proyecto, aprobado por la Cámara de Diputados, que consulta gratificaciones a favor de los jefes i oficiales del Ejército que prestan sus servicios de Taltal al norte. Este proyecto fué muy bien acogido en la Cámara de Diputados i hai urgencia en su despacho.

El señor LAZCANO (Presidente).—Se dará al proyecto la colocación que indica Su Señoría en una de las sesiones próximas.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Pido la palabra.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Deseo tratar ahora con alguna amplitud la cuestion que toqué ayer sobre la duda que abriga el Director de Obras Públicas respecto de las disposiciones de la lei que concedió ciertas ventajas a la empresa Beláustegui para construir el ferrocarril trasandino por Antuco.

Lamento vivamente que no esté presente el honorable Ministro del ramo, que

es quien debe resolver esta cuestion, a fin de evitar que se demore en forma tan poco justificada la iniciacion de los trabajos de este ferrocarril.

Yo he provocado este debate porque tuve el honor mui inmerecido de ser presidente de la Comision de Gobierno durante todo el último periodo senatorial, i durante casi todos estos seis años estuvo en tabla i en estudio en esa Comision este negocio del ferrocarril de Antuco. Ningun año dejamos de dedicarle un buen número de sesiones.

Yo miré con un interes especial este proyecto i los estudios hechos bajo las diversas faces por que pasó, tanto en razon del deseo jeneral de unir por medio de una línea férrea nuestro territorio con el resto del continente, acortando la distancia a los centros del mando civilizado, como por la conviccion que tenia que el proyecto mas realizable para llegar a este fin era el de atravesar la cordillera por el boquete de Antuco o Pichachen. Todos mis honorables colegas deben recordar la historia de aquel viaje que hizo el coronel Luis de la Cruz a principio del siglo pasado, desde Concepcion hasta Buenos Aires en carreta, pasando por el portillo de Antuco i demostrando así que ésa era la vía mas fácil para hacer aquel trayecto.

En la Comision de Gobierno del Senado se estudió al principio una solicitud del señor Beláustegui, que modificaba la anterior concesion hecha a nombre de Bustamante i C.^a, empresa que, como se sabe, alcanzó a estender algunos kilómetros de ferrocarril desde la estacion de Yumbel i que no avanzó por circunstancias relacionadas con los sucesos de 1891 i la crisis interna en la República Argentina.

Pendiente aquel estudio, i no habiendo obtenido aceptacion en la Comision de Gobierno, porque no se consideraban convenientes las condiciones que ponía el señor Beláustegui, el Ejecutivo envió un mensaje al Congreso en el cual proponía cierta solucion para el problema. Este mensaje, de fecha 9 de enero de 1899 i firmado por el señor Carlos Walker Martínez, fué el que dió oríjen a la lei dictada en el mes de febrero del año pasado. El no mereció la aprobacion de la Comision sino una vez que se le introdujeron ciertas modificaciones propuestas por el señor Beláustegui como indispensables para su viabilidad; modificaciones que merecieron la aceptacion del Gobierno, representado a la sazón por el hono-

nable señor Barros Luco: este señor Ministro manifestó a la Comision que no era posible hacer concesiones sino a aquellas líneas que hubieran de ser favorecidas por el Gobierno argentino i agregó que las únicas que cumplian con este requisito eran las de Uspallata i Antuco.

Declaracion gubernativa que cortó las cuestiones sobre preferencia entre las diversas líneas trasandinas que se proponian: Copiapó, Uspallata, Maipo, Tinguirica, Planchon, Antuco i Lonquimai.

Antes de pasar adelante, debo advertir que en la misma época en que se despachó la lei que autorizaba la construccion del ferrocarril de Antuco, se despachó tambien el proyecto relativo al ferrocarril de Uspallata, i que hai una diferencia mui considerable en las concesiones hechas a una i otra obra, así como hai tambien una diferencia considerable entre las obras mismas.

En efecto, para el ferrocarril de Antuco la base consiste en una prima que dará el Estado hasta completar la suma total de doscientas mil libras esterlinas. De éstas se pagarán ciento veinte mil libras cuando esté concluido el kilómetro 120 i las ochenta mil restantes cuando esté unido el ferrocarril de Chile con una línea argentina. I una vez que esto haya sucedido, el Estado recibirá de la Compañía que se forme para explotar la concesion, cien mil libras esterlinas en acciones liberadas i sin ningun gravámen. En el ferrocarril de Antuco el túnel de la cumbre tiene solo mil quinientos veinticinco metros de longitud i recorre ciento treinta kilómetros desde la línea del ferrocarril central hasta la línea divisoria. Su punto más elevado es de mil seiscientos metros, es decir, tiene una altura casi igual a la que hoi alcanza la punta de rieles en el ferrocarril de Uspallata, que es la altura de Guardia Vieja, altura mucho menor que la mui conocida de las termas de Chillan, a donde se llega en coche con toda facilidad.

En cambio el ferrocarril de Uspallata, como sabemos, tiene túneles por doce kilómetros, alturas que pasan de tres mil metros i el gravámen que impone al Estado es del cinco por ciento sobre un millon i medio de libras esterlinas i durante veinte años; de manera que es posible i aun probable que el desembolso sea por el total de un millon i medio de libras, i eso sin compensacion alguna para el Fisco.

Comparando, pues, las condiciones en que deben hacerse estos ferrocarriles, se

vé la conveniencia de facilitar la realizacion de esta obra a que vengo refiriéndome.

En el mensaje del Ejecutivo con que se remitió al Congreso la solicitud de Belaústegui, puede leerse lo siguiente:

«Los términos de la propuesta, las cantidades considerables invertidas desde hace tiempo en planos i materiales para la ejecucion i la facilidad de la via misma, hicieron que desde el principio el Gobierno se inclinara a su preferencia; pero deseoso de proceder con toda cautela en un negocio tan delicado i complejo, creyó conveniente pedir informe a la Direccion Jeneral de Obras Públicas i le es satisfactorio afirmar que de ese informe aparece que los planos i estudios que se presentan *comprueban que la línea tiene todas las condiciones que puede exijirse para su aprobacion inmediata*».

El Gobierno reconocia, pues, aquí que los estudios que presentaba el solicitante tienen todas las condiciones que pueden exijirse para que sean aprobados inmediatamente. La base de esta declaracion del Gobierno estaba sin duda en un informe de la Direccion Jeneral de Obras Públicas que tengo a la mano, de fecha 6 de diciembre de 1898. En el cual, refiriéndose a los planos i estudios i recordando que el trayecto en la concesion Bustamante era de ciento setenta i cinco kilómetros, espresa que *«aquél puede reducirse a ciento cuarenta i dos, con la adopcion de variantes estudiadas»*. Llamo la atencion sobre esta reduccion del trayecto, porque ella se esplica por la sustitucion del contorno de la Laguna de la Laja por medio del salto de la laguna; salto que no puede hacerse sino por medio de un puente flotante i movable, en una palabra, por medio de un *ferry boats*.

El Ministerio de Obras Públicas en 1899 nombró una comision compuesta de tres distinguidos injenieros, los señores Santa María, Huet i Mujica, para que hicieran un estudio comparativo de todos los proyectos de ferrocarriles trasandinos que existian, a fin de que el Gobierno formara su opinion sobre cuál de ellos merecia que se le acordara la preferencia. En ese estudio se encuentran tambien declaraciones mui conducentes a la resolucion de la duda que nos ocupa. Hablando de los planos del ferrocarril de Antuco, espresa esta Comision que ha podido ver en una hoja *«el plano detallado desde la estacion de Yumbel a Chosmatal, indicando en ella dos*

variantes de la línea, una referente al salto de la Laguna del Laja para evitar su rodeo».

Esta Comision, por consiguiente, no ha podido ménos de quedar impuesta de que se trataba de hacer el trasporte de los trenes en una embarcacion, o en un andarivel desde el momento que no se presentaban planos de puentes.

Para salvar con un ferrocarril las considerables estensiones de agua no hai mas que los puentes, los *ferry boats*, o los andariveles. Los andariveles, que se emplean en algunos grandes rios cuando se tiene el propósito de dejar libre la navegacion por debajo, nadie los ha propuesto aquí. No se trataba de puentes, desde que no se presentaban los planos. Luego no podia tratarse nada mas que de un puente movable, de estos que se llaman *ferry boats*.

En otra parte del mismo informe se lee:

«No entramos a considerar la variante que por acortar camino propone *la travesía a la Laguna del Laja en su parte mas estrecha*, por cuanto no hai ningun estudio serio sobre el particular, i aun mas, no hai nada que manifieste las facilidades que pudieran existir para hacer las *construcciones que exijiria* el salto de la Laguna.

¿Qué construcciones son éstas para saltar la Laguna sino las construcciones para el atracadero de las balsas o pontones en que habian de trasportarse los trenes!

I en la página 83 encuentro esta frase: *«Creemos, sí... que la solucion que se presenta es atravesar la Laguna del Laja para acortar esa enorme vuelta»*.

Frase que confirma lo que sostengo, que a la fecha en que se presentó aquel informe el solicitante habia introducido en su proyecto el paso de la laguna por medio de embarcaciones.

La Comision llamó a su seno a los tres injenieros que presentaron este informe, discutió con ellos todas las ideas, i comparó los proyectos, las alturas, las distancias, las facilidades, la estension de los túneles, i todos los otros puntos de interese que podrian servir para estudiar la cuestion, i con ellos discutió esta considerable rebaja que se hacia en el trazado del ferrocarril por Antuco.

Despues de oír las opiniones de aquellos distinguidos injenieros, la Comision espidió su informe, con fecha 30 de agosto de 1902, informe que lleva las firmas de los señores Senadores don Rafael Errázuriz Urmeneta, don Ramon Ricardo Rozas, don Pedro Letelier i el que habla-

Debo aun hacer el recuerdo de que cuando se iniciaron los estudios en la Comision, formaban parte de ella los señores don Manuel Recabarren, don Guillermo Matta i don Juan Antonio González, que ya desgraciadamente han muerto i de muchos otros que no existen. Así es la demora que experimenta entre nosotros el despacho de estos asuntos.

Este informe, como lo leí ayer, refiriéndose a la solucion del punto difícil del problema, dice lo siguiente:

«Los informes técnicos, así como los planos i antecedentes que la Comision ha examinado, demuestran que la línea trasandina por Antuco está proyectada i estudiada en el paso de la cordillera, que ofrece mayores comodidades para la construcción de un ferrocarril; su altura sobre el nivel del mar no excede de mil setecientos metros, sus pendientes son normales i las dificultades del camino no requieren obra de arte tan considerable que no pueda ejecutarse dentro de los medios usados en las construcciones modernas».

Esa última frase se refiere precisamente a este medio usado en las construcciones modernas de los ferrocarriles, que el concesionario ofreciera emplear para saltar la laguna del Laja; se refiere precisamente al *ferry-boat*.

Tengo tambien a la vista el informe expedido por la Comision de Gobierno de la Cámara de Diputados a propósito del mismo proyecto, i en él se lee:

«Por lo demas, la Direccion de Obras Públicas ya citada ha estudiado técnicamente el detalle de la construcción de dicho ferrocarril, ha examinado los presupuestos i planos de la obra que ha merecido a dicha oficina un concepto completamente favorable.

De manera que, si hai un asunto que esté perfectamente estudiado por las oficinas técnicas i por las comisiones parlamentarias, es éste, señor Presidente.

El punto que ha suscitado dudas o escrúpulos de parte del Director de Obras Públicas está perfectamente resuelto, aunque, por aquella circunstancia casi pueril que indiqué ayer, de no haberse encontrado una palabra castellana con que espresarlo, no se hizo la mencion del término *ferry-boat* en el informe de la Comision.

Yo deseo llamar la atencion del Honorable Senado sobre este punto, ya que puede parecer una novedad para algunas personas el que un ferrocarril pase una porcion del camino en navegacion, cosa

que es mui corriente, desde hace muchos años.

En efecto, esta travesía se hace en condiciones perfectamente cómodas, fáciles i seguras, i hai muchos problemas de ingeniería ferrocarrilera que se resuelven de este modo i que no pueden resolverse de otra manera.

Cuando la profundidad del depósito de agua que hai que atravesar es considerable, como pasa en la laguna del Laja, de modo que no pueden establecerse los machones de los puentes, se recurre a este sistema de los *ferry-boats*.

Cuando el tráfico por navegacion en ese mismo trayecto no permite el establecimiento de una puente permanente i fija, se recurre tambien al mismo sistema. Al mismo sistema se recurre cuando la estension de agua que hai que atravesar es mui grande i no permite tender una puente.

En el caso del ferrocarril trasandino por Antuco, el trayecto por navegacion seria de novecientos metros.

Por comparacion puede el Senado formarse una idea mas exacta del trayecto que se habria de atravesar en *ferry-boat*.

Cuando se sale de Concepcion en el ferrocarril de Curanilahue, hai que atravesar el rio Bio-Bio por una puente que tiene una estension de mil ochocientos ochenta i nueve metros, parece que se le dió esa estension para recordar el año en que fué inaugurado. Pues bien, señor Presidente, la mitad de esa estension es la que hai que atravesar en *ferry-boat* por el lago de La Laja.

En Chile mismo, estoi seguro, que ésta tendrá que ser la solucion de uno de los problemas mas difíciles que están pendientes, cual es el de la terminacion del ferrocarril de Talca a Constitucion.

Para llegar a Constitucion, por esa resolucion incomprensible que se tomó de llevar la línea por la márjen norte del rio, habrá que atravesar el Maule por un puente que costará, segun creo, un millon de pesos.

El señor BARROS LUCO.—Medio millon, señor Senador.

El señor MAC-IVER.—Entónces habrán acertado el puente.

El señor BARROS LUCO.—Acaba de publicarse una nota de la Direccion de Obras Públicas, en la que se dice que el costo de la obra será, segun presupuesto, de cuatrocientos noventa i cuatro mil quinientos pesos.

El señor MAC-IVER.—Conozca la nota,

Seguramente han acertado la estension del puente.

El señor BARROS LUCO.—No sé, señor Senador; pero ese es el cálculo.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Ese será el presupuesto; falta ver cuál será el costo verdadero si se ejecuta. Si el presupuesto es de medio millon, el costo verdadero será de un millon, pues en la línea de Talca a Constitucion toda va costando cuatro i cinco veces mas que el presupuesto. Creo que hai puentes carreteros que han costado mas que eso, como el puente sobre el Itata, que se llevó el rio frente a Coelemu.

El señor MAC-IVER.—La tercera edicion será; la segunda fué la que se llevó el rio.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Pero, aun suponiendo que el presupuesto fuera exacto, que hubiera quien construyera la puente por esa suma de medio millon de pesos, es seguro que no costaria mas de cien mil pesos una barca que sirviera para tomar los trenes en la márjen norte i llevarlos a la márjen sur.

En cuanto al tiempo que se emplearia en el transporte del ferrocarril, es insignificante, pues se calcula en cinco o siete minutos el tiempo que se pierde en cada una de estas dos operaciones de embarcar i desembarcar el tren.

Estos procedimientos no son nuevos, están sancionados por la esperiencia, son mui antiguos, mui anteriores, por lo ménos, al estudio del proyecto que ha hecho el Congreso.

L'année scientifique et industrielle de 1895 trae una larga relacion *Sobre los bajeles porta-trenes en los Estados Unidos*.

«Se sabe, dice, que el transporte de trenes de ferrocarril sobre barcos establecidos *ad hoc* se hace en América de la manera mas corriente. He aqui algunos ejemplos dados recientemente por el *New York Mail and Express*.

El atraveso del East River i del Hudson por bajeles por los trenes es ya antiguo. Se ha podido realizar así una comunicacion directa sin trasbordo de wagoes i sin maltrato de la carga entre los Estados Unidos de la Nueva Inglaterra i los Estados del Atlántico, al sur de Nueva York.

El *Central Pacific* tiene un servicio análogo sobre el Estrecho de Carquinez, en el cual el *ferry-boats* transporta veinticuatro carros de pasajeros o cuarenta i ocho wagoes de carga con la locomotora a pesar de una corriente de

ocho millones por hora. El embarco i el desembarco del tren demandan cada uno quince minutos.

La *New York, Philadelphia and Norfolk R. R.*, ha tenido durante diez años un servicio de *ferry-boats* entre Cape Charles i Norfolk (Virginia) sobre una distancia de cuarenta i seis kilómetros

Hai un servicio análogo sobre el Estrecho de Mackinaw; los barcos tienen una hélice a popa i otra a proa i atraviesan los hielos del Lago Michigan.

La *Toledo, An Harbour and Northern Michigan R. R.*, ha inaugurado un servicio del mismo jénero entre Kervanee (Wisconsin) i Frankfort (Michigan) sobre una distancia de ciento nueve kilómetros. Los barcos han funcionado durante dos inviernos i el verano intermedio con un éxito completo; no son detenidos por los hielos sino cuando su espesor excede de cincuenta centímetros. Los wagoes son afianzados de manera que no experimentan ninguna oscilacion sobre suspensiones, aun durante el mal tiempo. El trayecto de los ciento nueve kilómetros se efectúa en cinco horas cuando no hai hielo».

En el curso del ferrocarril transiberiano un *ferry-boats* recorre los sesenta i cuatro kilómetros del Lago Baikal; a causa del fuerte oleaje i de la conjelacion frecuente está construido con mas gran solidez i a manera de rompe hielos.

Sobre este ferrocarril, del cual hemos tenido tantas noticias últimamente, decia ayer el honorable Senador de Ñuble que era provisoria la travesia del Lago Baikal por medio de los *ferry-boats*.

Es al contrario. Lo definitivo es la embarcacion de los trenes i solamente en este verano, invierno de los rusos, cuando la conjelacion del lago llegó a tal punto que no fué posible romper la capa de hielo, entónces se construyó una línea provisoria por tierra.

Una de las líneas mas antiguas que se han ausiliado con los *ferry-boats* es la de Edimburgo a Dundee, en el paso del Forth. Allí los trenes cruzaban embarcados una estension de ocho mil ochocientos metros, sistema que estuvo en uso hasta que se construyó el puente de que hablaba no ha mucho el señor Senador de Ñuble, con tramos hasta de quinientos metros de abertura i que permiten el paso de los buques por debajo. Nuestro honorable colega de Bio-Bio pasó hace poco por encima de este puente.

El Rhin poseia hace ya años muchos barcos de esta clase. Los habia en Rheinhausen, Ruhrort, Griethausen, Bonn i Bingerbrück; los dos primeros fueron suprimidos despues que se construyeron puentes definitivos. Estos barcos trasportes del Rhin tienen una construccion especial. Atraviesan el rio cuya velocidad media es de 1 metro 5 por segundo i a veces hasta de 2 metros perpendicularmente al eje hidráulico de las aguas; cada uno tiene 50 metros de largo i un avia de rieles en que caben cinco carros. La máquina que los mueve acciona sobre un tambor que recoje un cable colocado en el fondo del rio, cable estendido entre las dos orillas i mantenido en el fondo por un peso de quince toneladas. Como el nivel del agua experimenta variaciones hasta de ocho metros, se han construido en ambas márgenes planos inclinados en los cuales circula un carro de traspaso en forma de cuña provisto de rieles para dar paso a los trenes.

En otros lugares se emplean metodos mui diversos para efectuar el paso del tren de tierra a bordo i vice-versa, puentes movedizos, pescantes, etc.

Recuerdo la noticia de que el rei de Inglaterra se trasladó de Dinamarca a la capital de Suecia sin salir de su vagon, embarcando su tren completo en un puerto de Dinamarca i desembarcándolo en Estokolmo.

Conviene recordar las distancias que atraviesan estos *ferry-boats*: en el estrecho de Mesina, doce kilómetros; entre Dinamarca i Suecia, veinticinco; en el lago Baikal, sesenta i cuatro; en el lago Michigan, ciento nueve. En la laguna de la Laja el trayecto será de novecientos metros, no alcanza a un kilómetro.

Puede decirse que hai algunos inconvenientes para el empleo de este medio de transporte. Se hablará de los hielos; pero en la laguna de la Laja no existe este peligro, porque no se hiela nunca.

Se hablará de las diferencias de niveles. Se han comprobado ocho metros, como en las orillas del Rhin, que es atravesado por tantas líneas férreas.

Tempestades, no se pueden suponer en el fondo de un valle rodeado de altísimas montañas. Pero, suponiendo que la ajitacion de las aguas no permitiera algunas veces la navegacion, este inconveniente sería comparable con los que se soportan en la línea central de Chile, donde tan frecuentes son las interrupciones, ya por estragos reales de los temporales, ya por

prudencia. En último caso, si no los trenes enteros, al ménos podrian trasladarse los pasajeros.

He querido dar estas noticias para que se pierda esta idea de temor, de sorpresa, que causa el proyecto de atravesar la pequeña laguna de la Laja por un procedimiento de esta clase, i para que se deseché la idea de que no es ferrocarril una línea en que los carros recorren ciento treinta kilómetros en tierra firme, i sobre la cubierta de un barco, un kilómetro.

Repito lo que espresé ayer, celebrando que el señor Ministro de Obras Públicas haya considerado suficiente esplicacion la que daba. La Comision de Gobierno tuvo conocimiento de que en el proyecto del ferrocarril por Antuco, que aprobaba, formaba parte, como solucion de uns de los problemas de este ferrocarril, el estravieso de la laguna de la Laja por medio de un *ferry-boat*; atravieso que puede no ser definitivo, porque si se llega a encontrar un paso de poca profundidad, se construiria un puente, lo que no tendria otra ventaja práctica que ganar la media hora de tiempo que puede tomar el embarque i desembarque de los trenes. I en último caso, si esto no fuese aceptable, nos veriamos obligados a aceptar un ferrocarril de treinta i dos kilómetros alrededor de la laguna, en vez de un kilómetro de navegacion.

Yo creo que la Direccion de Obras Públicas ha podido tener razon para hacer presente esta duda, pero que convendria que sin perder mas tiempo diera curso al estudio de los planos presentados.

En realidad, nosotros los chilenos tenemos un defecto, que aun cuando nos lo reprochamos con frecuencia unos a otros, a menudo reincidimos en él, i es la inercia. Si se considera lo que ha hecho Chile en materia de grandes obras públicas, de ferrocarriles, por ejemplo, durante los últimos quince años, verdaderamente que es para que se nos caiga la cara de vergüenza. No hai una sola apartada colonia europea, no hai uno solo de esos países que acostumbramos llamar salvajes, que no haya construido en estos años mas ferrocarriles que Chile, a pesar de que, seguramente, no hai ningun país cuyo Fisco haya tenido mas recursos que el nuestro para estas obras. Lo que se ha proyectado en esta materia es interminable, pero lo que se ha hecho, mui poco. En una revista de ferrocarriles que lef ahora tiempo ante el Senado, aparecemos

con sesenta i cinco kilómetros entregados al tráfico en un plazo de cinco años.

Por eso encontraria mui plausible que no se pusieran dificultades por este medio a la realizacion de una obra que se presenta con los caracteres de conveniencia i utilidad pública, de una obra que debe atraer a Chile el comercio de la rica provincia del Neuquen, i llevar allá nuestras producciones. La Argentina no tiene maderas, i las montañas de Chile están cubiertas de este material valioso, pero actualmente improductivo.

Termino, señor Presidente, espresando que seria vituperable en el mas alto grado la accion de los funcionarios públicos que pongan entorpecimientos o dilaciones en las tramitaciones pendientes para la ejecucion de esta lei que ha de traernos civilizacion i bienestar.

El señor ROZAS.—Pido la palabra.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor ROZAS.—Como miembro de la Comision que tuvo el honor de poner su firma al proyecto de ferrocarril trasandino por Antuco, debo confirmar en todas sus partes la luminosa i detallada esposicion que acaba de hacer el honorable vice-Presidente, especialmente en lo relativo a cruzar la laguna del Laja, que es el punto a que se refiere la consulta hecha por la Direccion de Obras Públicas.

Hago esta declaracion respondiendo a una insinuacion que hizo en la sesion de ayer el señor Ministro de Industria i Obras Públicas en orden a que los demas miembros de la Comision de Gobierno confirmaron lo dicho por el señor vice-Presidente.

El señor MONTT.—Pido la palabra.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor MONTT.—Para pedir a Su Señoría que, si lo tiene a bien, coloque en la tabla de primera hora un proyecto que concede a la fundacion de beneficencia «Poblacion Agustin Edwards» el permiso requerido por la lei para conservar la propiedad de un bien raiz, i que ha sido aprobado por la Cámara de Diputados.

El señor LAZCANO (Presidente).—Siendo tan sencillo el asunto, podrá despacharse inmediatamente despues de los incidentes.

El señor LETELIER.—Debo adherirme tambien, por mi parte, como miembro de la Comision que informó acerca del pro-

yecto sobre ferrocarril trasandino por Antuco, a la esposicion que ha hecho el honorable vice-Presidente. Interrogado ayer por el señor Ministro de Obras Públicas sobre este particular, le respondi que efectivamente se habia tratado en la Comision sobre la idea de atravesar la laguna de la Laja en esta forma desconocida prácticamente entre nosotros.

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

Terminados los incidentes.

El señor SECRETARIO.—«Santiago, 15 de julio de 1904.—Con motivo de la solicitud i antecedentes que tengo la honra de pasar a manos de V. E., la Cámara de Diputados ha dado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

«Artículo único.—Se concede a la fundacion de beneficencia denominada «Poblacion Obrera Agustin Edwards», el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil para que pueda conservar, hasta por treinta años, la posesion del bien raiz que tiene adquirido en esta ciudad i que se halla ubicado en la calle de San Diego, frente a la de Pedro Lagos, deslindando: al norte, con la hijuela número uno de don Antonio del Sol; al sur, con la hijuela número tres de don Juan A. del Sol; al oriente, con varios vecinos i calle de Chiloé; i al poniente, con calle vieja de San Diego.

Dios guarde a V. E.—I. VALDES VALDES.—*Hernan Prieto Vial*, Secretario.

Esta sociedad tiene personería jurídica, segun consta por los antecedentes.

El señor LAZCANO (Presidente).—En discusion el proyecto.

Si ningun señor Senador hace uso de la palabra, se dará por aprobado.

Aprobado.

El señor SECRETARIO.—«Santiago, 15 de julio de 1904.—Con motivo de la solicitud i antecedentes que tengo la honra de pasar a manos de V. E., la Cámara de Diputados ha dado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

«Artículo único.—Se concede a la «Sociedad de Panaderos de Iquique», el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil para que pueda conservar, hasta por treinta años, la posesion del bien raiz

que tiene adquirido en dicha ciudad i que limita: al norte, con la calle de Serrano; al sur, con la casa de doña Marta Portocarrero; al este, con la casa de doña Victoria González; i al oeste, con la propiedad de don Pedro Flores».

Dios guarde a V. E.—I. VALDES VALDES.—*Hernan Prieto Vial*, pro-Secretario.»

Vienen en seguida los antecedentes.

El señor BALMACEDA.—¿Tiene personería jurídica?

El señor SECRETARIO.—Sí, señor Senador.

El señor LAZCANO (Presidente).—En discusion.

Si ningun señor Senador hace uso de la palabra, se dará por aprobado el proyecto.

Aprobado.

El señor SECRETARIO.—«Santiago, 22 de julio de 1904.—Con motivo del mensaje i demas antecedentes que tengo la honra de pasar a manos de V. E., la Cámara de Diputados ha dado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Segrégase del departamento de Llanquihue la comuna de Rio Negro i se anexa su territorio al departamento de Osorno».

Dios guarde a V. E.—I. VALDES VALDES.—*Hernan Prieto Vial*, pro-Secretario.»

La Comision de Gobierno de la Honorable Cámara de Diputados ha presentado el siguiente informe:

«Honorable Cámara:

El Presidente de la República propone un proyecto de lei cuyo objeto es segregar la comuna de Rio Negro del departamento de Llanquihue, de que hoi forma parte, para anexarla al departamento de Osorno.

La Comision de Gobierno que estudiado atentamente esta idea, ha llegado a formarse el convencimiento de que existen poderosas razones que las justifican.

En efecto el territorio del departamento de Llanquihue, en su parte norte, forma un ángulo que se interna en el territorio del departamento de Osorno.

A causa de esta irregularidad de la línea limitrofe de los dos departamentos, la Comuna de Rio Negro, ubicada dentro de ese ángulo, queda como incrustada en Osorno i mui próxima a esta ciudad. En

cambio, queda a una distancia considerable de la capital del departamento a que pertenece i separada por caminos intran-sitables, que hacen sumamente dificultosa la comunicacion con Puerto Montt.

La accion de las autoridades de esta ciudad no puede hacerse sentir con eficacia en Rio Negro por la distancia que separa a esas dos poblaciones i por el pésimo estado de los caminos.

Es, pues, evidente la utilidad que hai en poner término a las molestias que la defectuosa division administrativa actual causa a los habitantes de Rio Negro.

Una vez anexada esta comuna de Osorno de la cual dista pocos kilómetros, desaparecerian estos inconvenientes, i se alcanzaria la regularidad jeográfica en los limites de estos departamentos.

Recomendamos, pues, a la Honorable Cámara que apruebe el proyecto en informe en los términos siguientes:

«Artículo único.—Segrégase del departamento de Llanquihue la comuna de Rio Negro i se anexa su territorio al departamento de Osorno».

Sala de Comisiones, 23 de agosto de 1902.—*M. Gallardo González*, Diputado por Elqui.—*A. Bascuñan S. M.*—*R. Serrano M.*—*Abdon Insunza.*—*Gonzalo Búlnes*».

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

El señor BALMACEDA.—Me llama la atencion la forma en que está redactado el proyecto. Dice: «Segrégase del departamento de Llanquihue la comuna de Rio Negro i agrégase su territorio al departamento de Osorno». Segun eso, parece que va a suprimirse la comuna de Rio Negro.

El señor ROZAS.—Se va a trasladar la comuna, no a suprimir.

El señor BARROS LUCO.—Pasa de un departamento a otro.

El señor BALMACEDA.—Pero, deberia quedar establecido si se va a pasar en calidad de comuna o en calidad de territorio; i en este último caso seria preciso establecer a qué comuna se va a agregar.

El señor MAC-IVER.—No deja de tener razon el honorable Senador. Lo que ha querido decir la lei es que la comuna pasa en su carácter de comuna, i esto parece que no está bien espresado.

El señor BALMACEDA.—En ese caso seria necesario decir que la comuna, no su territorio, pasa al departamento de Osorno.

El señor REYES.—¿Qué dice el mensaje?

El señor SECRETARIO.—Dice así:

«Conciudadanos del Senado de la Cámara de Diputados:

Por decreto supremo de 18 de julio último, se ha creado la comuna de Rio Negro, formada por la subdelegación 5.ª del mismo nombre, del departamento de Llanquihue.

Esta comuna está comprendida entre los ríos Rahue i Negro, formando un ángulo entrante en el departamento de Osorno, por cuyo motivo habría verdadera conveniencia jeográfica en segregarla del departamento a que actualmente pertenece para anexarla al de Osorno, del cual se encuentra mucho mas cerca, pues dista solamente diez kilómetros, mientras que a Puerto Montt hai una distancia de noventa kilómetros i sus vías de comunicación son casi intransitables.

El comercio de este territorio se hace en la actualidad con Osorno, hácia donde se dirige todo su movimiento; por lo cual el desarrollo i progreso de la nueva comuna justifican debidamente este proyecto.

El Gobierno, penetrado de estas consideraciones i oído el Consejo de Estado, tiene el honor de someter a vuestra deliberación el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Segrégase del departamento de Llanquihue la comuna de Rio Negro i anéxase al departamento de Osorno».

Santiago, 14 de agosto de 1902.—JERMAN RIESCO.—*Ramon Barros Luco*».

El señor PRO-SECRETARIO.—El mensaje es de 16 de agosto de 1902.

El señor SECRETARIO.—La idea del señor Senador de Tarapacá entiendo que es borrar las palabras «su territorio».

El señor BANNEN.—Creo que no es eso lo que se ha querido.

El señor LAZCANO (Presidente).—Tal vez con alguna constancia que se deje en el acta quedaria todo salvado, i con esto se ahorraria un nuevo trámite en el despacho del proyecto por el Congreso.

El señor BANNEN.—Entiendo que lo que se ha querido es otra cosa, que se ha querido aumentar el territorio de la comuna de Osorno.

Se podrian leer los antecedentes.

El señor MONTT.—Se aumenta el departamento de Osorno, no la comuna de este nombre.

La comuna de Rio Bueno no pierde su carácter, pasa simplemente de un departamento a otro.

El señor BANNEN.—Mejor seria aplazar el asunto hasta mañana.

El señor LAZCANO (Presidente).—Si nadie se opondrá, quedará el proyecto para continuar su discusión en la sesión de mañana.

Acordado.

Se suspende la sesión.

Se suspendió la sesión.

SEGUNDA HORA

El señor LAZCANO (Presidente).—Continúa la sesión.

Puede seguir usando de la palabra el señor Senador de Ñuble sobre el proyecto de mejoramiento del puerto de Valparaíso.

El señor MAC-IVER.—Al levantarse la sesión de ayer me ocupaba en despejar el campo de ciertos elementos incidentales que perturban, sin provecho alguno, el esclarecimiento del asunto en debate.

Entre ellos, habia hablado de las cartas que nos leyó el señor Ministro de Hacienda, i de las informaciones que, segun decia, le habia dado un ingeniero que habia venido con el propósito de hacer propuestas. Habia concluido aquello; pero réstame algunas ligeras consideraciones mas a este propósito.

Se ha querido prestijiar el proyecto con el hecho de que algunas grandes empresas se preocupan de presentar propuestas para estas obras de mejoramiento.

Yo no me esplico cómo se pueda prestijiar en esta forma un proyecto cualquiera.

Que haya base para hacer propuestas, esto solo significa que hai un proyecto que puede realizarse, i que inspiran cierta confianza los que lo proponen.

Nada tiene de particular el deseo de presentar propuestas. ¿Cuántos negocios como éste, cuántas obras marítimas de valor de dos millones seiscientos mil libras esterlinas se ofrecen actualmente en el universo entero? No hai otra; ésta es la mas importante. Precisamente por esto se esplica que hayan no pocos interesados, porque al fin i al cabo nuestro Gobierno no ha llegado todavía al estremo de no pagar sus deudas. Si nuestro crédito ha sufrido no es hasta ese punto el quebranta-

miento de la confianza que inspiramos en el extranjero. Somos un comprador que paga, i por esto, tendríamos proponentes por sumas mayores aun que aquélla, sea para estas obras, sea para romper-olas, sea para lo que se quiera emprender.

El señor Ministro creía que debíamos apurarnos en vista de la próxima apertura del istmo de Panamá.

No sé qué relacion tenga una cosa con otra. Si retardamos las propuestas unos meses mas, no veo qué gran pérdida de tiempo seria en comparacion de lo que demorara la apertura del istmo, que no será los cinco años de que habla el señor Ministro, sino diez o mas.

Parecia que Su Señoría creía que nuestro comercio estaba vinculado algo con esto, i nos hablaba de la traslacion del centro de los negocios de Valparaiso al Callao.

Yo creo, señor Presidente, que eso no puede suceder, que eso desgraciadamente no puede suceder.

El señor IBANEZ (Ministro de Hacienda).—No hablé de traslacion, sino de concentracion de los negocios en el Callao, con preferencia a Valparaiso.

El señor MAC-IVER.—Bien. Eso no puede suceder. Ojalá que pudiera ser así, porque eso significaría que hai alguna concentracion de los negocios de la costa del Pacífico en Valparaiso, porque eso querria decir que conservábamos en alguna manera la posicion de cuarenta o cincuenta años atras.

Pero, eso no pasa. La facilidad de las comunicaciones marítimas, la navegacion a vapor, el aumento de las relaciones comerciales, han concluido con los puertos de depósito, han concluido con la centralizacion de los negocios, no dejando mas bases de concentracion mercantil que una, a saber el capital, la riqueza. Valparaiso no es hoy lo que fué antes, no tiene ya la expectativa de evitar la descentralizacion del comercio del Pacífico. Una sola expectativa le queda de un mejoramiento como centro, i es la terminacion del ferrocarril trasandino. Lo demas, de ser puerto de depósito, centro de negocios en la costa del Pacífico, eso, repito, pasó, i no volverá. No es, pues, ése un argumento que haya que atender en la forma que dice el señor Ministro.

El señor IBANEZ (Ministro de Hacienda).—¡Cuestion de apreciacion!

El señor MAC-IVER.—Otro punto; el costo de estas obras.

Me habia permitido pensar que este presupuesto de treinta i cinco millones de pesos podia subir a cuarenta, i aun a cincuenta millones, con mucha probabilidad. I a esto contestaba el señor Ministro: ¡Cómo! si este presupuesto ha sido hecho por una eminencia científica!

¿Acaso, señor Ministro, nuestros ferrocarriles, nuestras obras no son hechas por una eminencia en cada ramo? ¿Acaso no se contratan las obras a precio alzado, término ya establecido entre nosotros, que todo el mundo conoce?

¿No sabe Su Señoría que a pesar de este precio alzado los presupuestos que han sido de mil pesos pasan mui pronto a ser de tres mil?

Si esto pasa, señor Presidente, tratándose de edificar una escuela, tratándose de cualquiera otra construccion con ladrillos i cal, que requiere un trabajo manual tan fácil de apreciar ¿qué pasaria con una obra marítima de este jénero?

En todas partes del mundo los cálculos sobre esta clase de obras varian considerablemente, i no me imagino que en una bahía como la de Valparaiso habríamos de tener la fortuna de que el cálculo sobre las obras que en ella se proyecta no variaran.

¿Cree acaso, el señor Ministro que va a encontrar un empresario que, cargando con los riesgos, vaya a realizar la obra por treinta i cinco millones de pesos, garantizándola en seguida por cinco o diez años?

No se engañe el señor Ministro; no lo encontrará.

El señor IBANEZ (Ministro de Hacienda).—Yo creo que sí, señor Senador

El señor MAC-IVER.—Veremos entonces si las construcciones llegan a treinta i cinco millones de pesos. No falta quien asegure que las obras costarian una suma inverosímil, capaz de quebrantar el crédito del Estado. No lo sé, señor Presidente; pero lo único que puedo asegurar es que se gastará mucho mas que lo que indican los presupuestos. Se dirá que éste es un presupuesto especial, i que no podrá subir de su costo calculado. Son ilusiones, señor Presidente! Correrá esta obra los mismos albuces, ojalá que no sean mayores que los que corren todas nuestras obras.

Esta obra no se va a hacer fuera de los límites de nuestro territorio, ni tampoco van a estar a la cabeza de la direccion de esta obra otras personas, otras autoridades.

des que las que han estado a la cabeza de cualquiera de nuestras obras públicas.

¿Cree el señor Ministro que porque Su Señoría está en el Gobierno el país cambiará de rumbo?

El señor IBÁÑEZ (Ministro de Hacienda).—No es tanta mi vanidad, señor Senador.

El señor MAC-IVER.—Nó, señor Ministro; estas cosas siguen su curso con la fuerza fatal del agua que desciende de la cordillera para llegar al mar!

Naturalmente, señor Presidente, al hacer la observación que me ha oído el Senado no pretendo que si llegara a realizarse la obra tal como la quisiera yo, habrían de cambiar los factores del problema. Nó, señor Presidente; los factores sería los mismos.

En fin, honorable Presidente, es tiempo ya de ir precisando un poco las ideas, i antes de entrar en la cuestión misma, permítame el Senado fijar el alcance de este debate, porque creo que hasta la fecha, a pesar que ya van como tres o cuatro discursos, no nos entendemos bien, i de tal manera hemos llegado a no entendernos que no estamos de acuerdo ni en el significado de algunas palabras.

El señor Ministro ha hablado de dejar a un lado este proyecto, de nueva autorización al Gobierno para mandar practicar nuevos estudios, de una comisión de ingenieros europeos, de largos años de espera, etc., i a este propósito el honorable Senador de Valparaíso nos decía que cómo habríamos de pensar en construir mas ferrocarriles antes de pensar en construir el puerto de Valparaíso.

Francamente, señor Presidente, yo me he encontrado algo confundido con esta clase de observaciones de mis honorables colegas, i como uno nunca se cree culpable de algunas cosas, yo he dicho en mi interior, aquí, el que tiene la culpa de estas observaciones es el honorable Senador de Tarapacá, porque talvez él ha hablado de estas cosas, pues yo, señor Presidente, no he dicho nada de eso.

Ahora, si el honorable Senador de Tarapacá dice que tampoco él lo ha dicho ¿quién tiene la culpa entonces? Es que no se ha tratado de eso, señor Presidente. El debate ha estado circunscrito a límites muy sencillos.

Yo no he dicho, señor Presidente, que se autorice al Presidente de la República para que gaste una cantidad dada en encargar ingenieros a Europa para que hagan

nuevos estudios, nuevos planos, un nuevo proyecto sobre mejoramiento de Valparaíso.

Nuestro idioma, el idioma castellano, si bien es cierto que tiene un ritmo que encanta, que es una especie de prosa en verso, que es de una riqueza superior a la lengua italiana, tiene un defecto en contraposición a lo que llamaremos falta de lenguaje, i es la falta de precisión.

¿Habrá llegado en mí a tal punto esta falta de precisión en el lenguaje que no me he podido explicar, que no he podido decir a mis honorables colegas qué es lo que pienso, por qué yo he hecho las observaciones que me ha oído la Cámara? ¿Quién sabe!

Por si eso hubiera sucedido, voi a repetir, i perdóneme el Senado, lo que he dicho.

El señor Kraus ha trabajado su proyecto con abundantísimos estudios, que yo considero exactos; con una profusión de observaciones, no personales sino de sus empleados, como solo pueden hacerse por una comisión muy numerosa, todo ello vaciado en una impresión admirable. Es decir, señor Presidente, es aquello el fruto de un gasto de rodeos que cuestan medio millón de pesos.

Pero el señor Kraus, que aconseja este proyecto, no da los antecedentes que puedan hacer alejar de nuestra mente la idea de construir un quebra-olas en Valparaíso que es la obra que se impone como la mas apropiada. Por eso yo decía que faltan estos antecedentes.

Veamos, decía, si es prácticamente realizable esta idea, i en seguida pronunciémonos sobre las dos. Encárguese a una comisión de ingenieros el estudio de esta nueva idea. ¿Dónde iría esto? Talvez a este mismo proyecto que discutimos. ¿Cuánto demoraría esto? Nunca mas de seis meses. Además, los sondeos que se llaman de *escandallo* están practicados, como están practicados los estudios que se refieren a los vientos, a las corrientes. ¿Qué queda entonces?

Queda únicamente el estudio jeológico i la parte que corresponde a los trabajos de oficina. Conocidos el mar, su profundidad, el subsuelo, el precio de los materiales, fácilmente se forma el presupuesto del quebra-olas.

El señor IBÁÑEZ (Ministro de Hacienda).—I ¿quién revisa ese nuevo proyecto?

El señor MAC-IVER.—Nadie. ¿Quién ha revisado el del señor Kraus?

El señor IBÁÑEZ (Ministro de Hacienda).

da).—No es lo mismo, el señor Kraus es un ingeniero de fama universal.

El señor MAC-IVER.—Si Su Señoría cree que debe aceptar sin mayor estudio el proyecto del señor Kraus, de un solo ingeniero, bien podemos aceptar nosotros en la misma forma el que propongan no un ingeniero sino varios ingenieros.

Pero, en fin, señor Presidente, aun cuando sigo creyendo que este negocio debiera seguir discutiéndose en la forma regular de todos los negocios, i aun con mayor amplitud por ser de mayor gravedad, transijiendo con las impacencias de mis honorables colegas, he formulado un artículo que presentaré como artículo 1.º, i que diria:

«Se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la cantidad de veinte mil libras esterlinas en hacer los estudios de un quebra-olas en Valparaiso que abrigue una estension de agua no inferior a cien hectáreas, i demas obras auxiliares que requiera el mejoramiento del puerto, i para contratar estas obras hasta por la suma de tres millones de libras esterlinas».

En seguida vendria a ser la base el artículo del proyecto.

Repito por tercera o cuarta vez que yo no ataco el proyecto del señor Kraus, lo que deseo es que se estudie la construccion de un quebra-olas que es preferible a estas dársenas, i lo que pido es que se traiga una comision de ingenieros para que haga los estudios necesarios para la construccion de ese quebra-olas.

¿Es hacendera la obra? pues se la hace; ¿no es practicable? se hace, entónces, la otra, la del proyecto del señor Kraus.

Ve, pues, la Cámara que todo se reduce a que se haga un gasto máximo de veinte mil libras esterlinas, i a esperar durante seis meses la resolucion de este gravísimo asunto.

¿Vale la pena de hacerlo? Me parece que sí.

Dije, tambien, que la defensa del puerto de Valparaiso por medio de un quebra-olas tenia ademas la ventaja de no dislocar el puerto. Con ese quebra-olas se adquiere un elemento definitivo, i a la vez se consultan no solo las necesidades del presente sino tambien las de un largo estenso porvenir. I nada de esto consulta el proyecto que tenemos en la mesa, que disloca el puerto de Valparaiso llevando su movimiento a los extremos, i tras esto no presenta tampoco ningun elemento

equivalente a un quebra-olas para la defensa del puerto, i nos deja para el porvenir un gasto de veinte o mas millones de pesos.

I es tan evidente que el quebra-olas es la solucion natural de este negocio, que para rechazarla hai que decir que esa obra no es realizable.

Es tan evidente que el mismo señor Ministro reconocia que era ésa la mejor manera de defender el puerto de Valparaiso, estando en este punto de acuerdo con el que habla. Pero pasados algunos dias sa conviccion del señor Ministro sufrió un quebranto. Nos manifestó Su Señoría que habia notado que el proyecto del señor Levêque no cerraba la bahía de Valparaiso, i que no pasaba de ser una dársena distinta de las ideadas por el señor Kraus.

Yo no he hablado del proyecto del señor Levêque, pero me admira que en efecto se le llame dársena. Segun esa obra quedarán abrigadas ciento quince hectáreas de agua, estension que tienen muy pocas de las defensas artificiales en los diversos puertos del mundo.

En cuanto a si debe o nó llamársele dársena, en verdad no lo sé; como no nos entendemos ni siquiera en el lenguaje, no es raro que haya discrepancia en el significado de esta palabra. Esto lo llamo yo puerto, gran puerto. Pero en todo caso creo que ciento quince hectáreas abrigadas valen mas que dos dársenas en las estremidades de Valparaiso.

I aquí viene el punto grave del debate. Pero, manifestaré primero que yo tenia una queja contra el señor Ministro, porque habia pensado que al hablar yo de cerrar la bahía por el norte, habia de un gran tajamar que tuviera de cuatro a cinco mil metros de estension i a setenta metros de profundidad. I yo pensaba entre mí: cuando el señor Ministro cree que yo he podido tener la idea de que en nuestro pais se puede hacer un tajamar en setenta metros de profundidad i con una estension de cuatro a cinco mil metros, debe tener muy pobre idea de las concepciones de mi cerebro. Pero, en fin, las apreciaciones que se hagan de la capacidad intelectual o productiva de los demas no es un asunto de que deba ocuparse el Honorable Senado.

I aquí viene, como decia, el punto grave del debate.

Segun el señor Ministro i segun el señor Senador por Valparaiso, el señor

Kraus estudió esto que pide que se estudie, i despues de haberlo estudiado, con pleno conocimiento de causa, lo desechó por impracticable. Segun el Senador que habla, el señor Kraus no estudió este aspecto de la cuestion; se ha limitado sobre la base de la profundidad del mar, sobre la base de estos proyectos, de este cuadro que tenemos en la mano, a desechár esta idea como impracticable económicamente. Este es el punto del debate.

¿Quién tiene la razon? ¿El señor Ministro, el señor Senador por Valparaiso o el que habla? Yo sigo creyendo que tengo la razon, i que no la tienen mi honorable colega ni el señor Ministro de Hacienda.

Me parece que la cosa es tan evidente que no me esplico cómo hai puntos de discordancia. El señor Kraus estudió esto; estudió naturalmente las condiciones internas de la bahía de Valparaiso con respecto a este quebra-olas, tomó en cuenta todos los elementos que económicamente hacen impracticable la obra. I bien, ¿dónde está el estudio? ¿Dónde está el estudio jeológico de la bahía de Valparaiso? ¿Dónde está el estudio económico de la obra, que desechó el señor Kraus?

Yo no puedo asegurar que no la estudió porque, en fin, no lo sé; puede que mis honorables colegas, el señor Ministro, el Gobierno lo sepan; pero en su obra, en el informe que ha presentado, en ese libro que hai ahí, en los planos, no está el estudio.

El señor IBÁÑEZ (Ministro de Hacienda).—¿Quiere permitirme el señor Senador?

El señor MAC-IVER.—Con mucho gusto, señor.

El señor IBÁÑEZ (Ministro de Hacienda).—¿Cómo es posible que se exija al señor Kraus que en su memoria i planos consulte los planos, trabajos, presupuestos, estudios económicos, etc., de un proyecto que él rechaza? Esos antecedentes, esos planos se conciben para el proyecto que él propone; pero habria sido absurdo que hubiera procedido tambien a hacer esos mismos estudios económicos para un proyecto que él no patrocina, que rechaza, por las razones que espresa. Exijir que el señor Kraus hubiera procedido a hacer esos estudios, trabajos i planos para un proyecto que él declara irrealizable, habria sido exigir demasiado.

Por eso no estrañe el honorable Senador que eso no esté contenido en la Memoria ni en los planos. Pero, está conte-

nida la esplicacion, la afirmacion del señor Kraus.

El señor MAC-IVER.—La opinion del señor Kraus.

El señor IBÁÑEZ (Ministro de Hacienda).—Exactamente; está contenida la opinion del señor Kraus sobre la imposibilidad de que eso se verifique, porque ese rompe-olas no se puede hacer sino en profundidades superiores a cincuenta i sesenta metros. i en esa parte el fondo de la bahía es inconsistente, de fango i de légamo. El señor Kraus ha dicho que no se puede hacer esa obra i la elimina, para proceder a hacer los planos i estudios económicos de lo que él considera practicable, que es lo que propone.

Es, pues, sencillísima la esplicacion de por qué no figuran esos datos en la obra del señor Kraus.

El señor MAC-IVER.—Creo que yo podría decir que, con lo que dice el señor Ministro, estamos ya de acuerdo; porque, indudablemente, yo no pido planos, no pido que se me presente gráficamente el fondo de la bahía; pero pido que se me diga, o que yo sepa, que se sondó jeológicamente la bahía de Valparaiso, para poder decir que la opinion del señor Kraus tiene una base. Yo creo que, en la materia económica, ha debido darnos algun dato de lo que ha tenido para decidirse por una obra i desechár la otra; por ejemplo, ha podido decirnos que se necesita emplear ahí tal masa de piedra i que eso cuesta tanto, a fin de poder formar nuestro juicio.

Entretanto, el dia de hoy nosotros tenemos que deferir en el juicio económico i en el juicio sobre la practicabilidad técnica de la obra a la opinion del señor Kraus. En lo técnico, pase, que él no dice tampoco que sea impracticable; pero, en lo que dice, de que es económicamente impracticable, por qué hemos de deferir? No lo sé; no lo sabe ninguno de mis honorables colegas, no lo sabe el Senado.

No se engañe, pues, el señor Ministro, no se engañe el señor Senador por Valparaiso; no se hicieron estudios.

Hablando del contrato, dije yo que habia sido contratado don Jacobo Kraus para estudiar una dársena comercial en Valparaiso. He sabido despues que esto está en la lei que autorizó al Presidente de la República para traer a este injeniero; ahí se habla del estudio de una dársena comercial.

El señor Ministro ha dicho que esta

palabra está empleada en el sentido de puerto. Pero, así no podemos entender las cosas. Veamos, sin embargo, cuál fué la voluntad de los contratantes, en qué sentido se hizo el contrato. I aquí me dirijo al señor Ministro para preguntarle, ¿cuánto se pagó al señor Kraus por el estudio del malecon de la bahía de Valparaiso?

El señor IBAÑEZ (Ministro de Hacienda).—Creo que dos mil libras esterlinas.

El señor MAC-IVER.—Se le pagaron doce mil libras por su contrato i dos mil libras por el estudio del malecon, porque no estaba en su contrato.

Verifique el dato el señor Ministro, i lo encontrará cierto.

El señor IBAÑEZ (Ministro de Hacienda).—Lo doi por exacto.

El señor MAC-IVER.—Entónces, si el ingeniero Kraus venia a estudiar el puerto de Valparaiso, yo digo: ¿es parte esencial del puerto el malecon de Valparaiso? Si ¿I por qué, entónces, si era parte esencial, cobró por separado el estudio del malecon, como si estuviese fuera de su contrato? Porque él venia a estudiar dárseas.

Ahora, permítanme mis honorables colegas hacerme yo mismo una pregunta. Si el señor Kraus sabia perfectamente que el estudio del malecon estaba fuera de su contrato, i por eso cobraba, mui lójicamente, su honorario aparte, ¿iria a estudiar la bahía de Valparaiso ahí donde no cabian las dárseas? Lo iria a hacer, fuera de su contrato, i donde el estudio era considerablemente mas difícil? Nó, señor; i por eso no la estudió.

El señor Ministro hablaba de sondajes, i lo hizo tambien largamente el señor Senador de Valparaiso, i me imagino que la Cámara quedó creyendo que la bahía habia sido sondada en la parte donde podria hacerse este quebra-obras en que pensamos o soñamos algunos, i no para averiguar la profundidad de las aguas, que esto, repito, se puede ver en todas las cartas marítimas, sino para conocer la formacion jeológica del subsuelo. No son sondajes de escandallo los que hacian falta, sino sondajes de la tierra, sondajes de perforacion.

¿De qué habló el señor Senador de Valparaiso? De sondajes de escandallo casi esclusivamente, que son en número de diecisiete mil, mientras que los de perforacion son apenas seiscientos. Ha estado Su Señoría leyéndonos párrafos del capítulo IX del libro del señor Kraus, cuyo

título es así: Capítulo IX, Sondajes de escandallo, Planos 58, 59, 103, 104, 117 i 120.

I éste es el estudio que se dice que hizo el señor Kraus para ver si se podía o no fundar un quebra-olas en la bahía de Valparaiso.

En seguida se nos estuvo hablando de párrafos contenidos en otra seccion del mismo capítulo, cuyo título es: Exámen de la superficie del fondo de la bahía de Valparaiso. Pero nada se dice de lo que hai debajo de esa superficie, de la formacion jeológica, que era lo que se necesitaba conocer.

¿Sabe la Cámara cuántos sondajes de perforacion hai en las líneas por donde pudiera pasar el tajamar? Voi a decirlo. Yo no queria hablar de nada que no fuese vulgar i comun; me parecia que era salir de mi papel obrar de otra manera, i creia que debia guardarme para mí lo poco que mucho me habia costado aprender en libros i planos; pero, estas diverjencias me obligan a decir lo que no habria querido decir.

He de comenzar por decir que todos los estudios se hicieron en la faja donde podian caber las dárseas. Esto se dice repetidas veces en el libro del señor Kraus. Leyendo aquella Memoria podria comprobar la Cámara la verdad de lo que afirmo.

Veamos ahora el capítulo X, Exámen jeológico de la bahía de Valparaiso:

§ 62 ESTENSION DE LA ZONA EXAMINADA

Zona preferible

La ubicacion mas adecuada de las obras de dársena para el puerto de Valparaiso ha sido desde el principio un problema indeterminado, como claramente se desprende de las diversas ideas emitidas para situarlas ya sea al este, ya al oeste de la bahía, i aun en la playa de Viña del Mar.

En vista de esto, el exámen de la costa submarina ha debido estenderse a ambos lados de la bahía; i como el estudio del malecon definitivo hizo necesario el exámen del subsuelo al lado sur del exámen jeológico debió comprender necesariamente todo el contorno de la costa entre la Baja i Punta Gruesa.

Para las obras del malecon definitivo, o sea, para el trozo de costa entre el Muelle Fiscal i el Baron carecia de interes inmediato el conocimiento de la naturale-

za del fondo mas afuera de la curva de diez metros de profundidad.

Por el contrario, hácia el lado oeste i este de la bahía, habia interes efectivo en conocer dicha naturaleza del fondo hasta las profundidades máximas en que fuera prudente ubicar las obras relacionadas con una dársena.

En consecuencia, las perforaciones verificadas se han hecho en todo el contorno de la bahía en la curva de 9 a 10 metros de profundidad. En la zona occidental, o sea, entre la Baja i el Muelle Fiscal, así como en la oriental, o sea, entre el Barón i Punta Gruesa, también se ha examinado el fondo de una manera continua en la línea de 15 metros de agua mas o ménos.

Estos sondajes se han completado con otros hechos, por lo jeneral, en la línea de 20 metros, i aun por algunos verificados a 30 i 45 metros de profundidad i penetrando hasta 10 metros en el suelo.

I en conformidad con esto que dice aquí el señor Kraus, aparece en los planos que llevan los números 58, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111 i 112, lo siguiente: Sondajes a 45 metros, es decir, entre las líneas de 40 a 50 metros de profundidad, uno, el sondaje número 570.

El 572, uno, i no hai mas. Los demas, los mas próximos, comprendidos entre la línea de 20 i 30 metros, son el 438, 439, 546 547 i 549.

Ahora va a ver la Cámara el resultado de estos sondajes, para que no se nos venga a hablar de fangos indefinidos. En el 438 i 439, arena fina i gruesa; en el 546, 547 i 548, arena gruesa; en el 572, con 31 metros de agua llegó la sonda hasta 41 metros 92 centímetros; de manera que tiene mas de 10 metros de penetración. El primer tercio de este sondaje es de arena fina con fango; los dos tercios restante son de fango.

El sondaje 570 dió el siguiente resultado: agua 44.39 metros, fango 55.49 metros, es decir, once metros de penetración.

¿Por qué, señor Presidente, tratándose de una cuestion de esta naturaleza, no se estienden los planos para que todos podamos verlos? Yo rogaria a mis colegas que siquiera por curiosidad los examinaran.

Pues bien, señor Presidente, éste es el estudio del quebra-olas de Valparaiso.

Por una parte se nos dice que nos encontramos con fango indefinido i el se-

ñor Levêque, en su proyecto, supone fango hasta los 61 metros.

Pues, señor Presidente, si este sondaje de 55.49 metros existe ahí, quiere decir que el quebra-olas se lleva por otra parte. Eso es asunto que verian los ingenieros. No hai nada impracticable.

Me va a permitir el honorable Senador de Valparaiso que le dirija una pregunta. Es necesario que este asunto lo tratemos con un poco de familiaridad. ¿No dijo al quien a Su Señoría que el señor Kraus o la comision que dirijió al señor Kraus estimaba que cada metro de un quebra-olas en esa situacion costaria veinticinco mil pesos?

El señor LATORRE.—Cada metro lineal, sí, señor Senador.

El señor MAC-IVER.—Lo mismo me habia dicho a mí una persona cuyo nombre se puede pronunciar en este recinto con honor para el Senado i con honor para él, el señor almirante Montt. Lo mismo habia oido yo de boca del Secretario del ingeniero señor Kraus.

Ve, pues el Honorable Senado que el mismo señor Kraus ha reconocido que cada metro de esta obra cuesta veinticinco mil pesos, i que, por lo tanto, la obra no es impracticable.

Por eso saca la cuenta del costo de mil trescientos metros i del que costaria un quebra-olas; con lo cual se deduce precisamente la posibilidad de poder hacer este último.

Comprenderá la Cámara que, existiendo un quebra-olas, el malecón de Valparaiso no necesita tener la consistencia que se consulta en este proyecto, porque las olas no llegarán hasta él. Rebajarle, entónces, dos millones de pesos en su precio de cinco millones, no es rebajarle mucho. Si a esto agregamos el precio de los diques i de los muelles, tendremos, segun cálculos exajerados, un costo de cuarenta millones de pesos.

Va a ver la Cámara cuánto han costado en otras partes estos quebra-olas que nos asustan tanto.

El de Plymouth costó un millon quinientas mil libras i fracasó tres veces. Cada metro cuadrado—he reducido los pies a metros—costó doscientas noventa i cuatro mil libras.

El de Portland costó un millon treinta i cuatro mil libras esterlinas, es decir, como ciento veintisiete libras por metro cuadrado.

El de Cherburg costó dos millones de libras. Cada metro costó ciento sesenta i cuatro libras.

Segun el precio del señor Kraus tendríamos que cada metro del quebra-olas de Valparaiso costaria quinientas sesenta i dos libras esterlinas, es decir, tres veces mas de lo que cuestan la jeneralidad de los quebra-olas.

El señor LAZCANO (Presidente).—Quedará con la palabra Su Señoría para la sesion próxima.

Se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

PEDRO A. PÉREZ B.,
Redactor.



