

Sesion 34.^a ordinaria en 19 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: Un oficio de la Honorable Cámara de Diputados con que remite el siguiente proyecto de lei: «Artículo único.—Modificase el ítem 2,673 de la partida 81 del presupuesto del Ministerio del Interior en la siguiente forma: «Para colocacion de hilos telegráficos que una el mineral de Cerro Blanco con San Antonio. L. P. 1904, siete mil pesos»; Un oficio del Tribunal de Cuentas en el que comunica que ha procedido a tomar razon, despues de representarlo por ilegal a S. E. el Presidente de la República, de los decretos números 2,005 i 2,009, de 4 de junio último, espedidos por el Ministerio de Hacienda; Un informe de la Comision de Gobierno en que propone mandar pasar al archivo varias solicitudes industriales que enumera; De siete informes de la Comision de Gobierno relativos, respectivamente, a las siguientes solicitudes: de doña Ester, doña Clarisa i doña Josefa Labbé, hijas de don José María Labbé, que desempeñó el cargo de teniente de ministro de Curicó desde el año 1833 hasta el 1856, i conjuntamente sirvió sin remuneracion especial el puesto de Gobernador de ese departamento desde el año 1841 hasta el 1849, en la que piden pension de gracia; de doña Jacoba Espinosa, viuda de don Claudio Martínez, comandante de policía de Caracoles, en la que pide pension de gracia; de don Guillermo Frink, como rector del liceo de Valdivia, en la que pide se le declare de abono, para los efectos de su jubilacion, los veintiocho años i meses que ha servido el cargo de ingeniero de Gobierno; de doña Dolores Aldunate, viuda de don Juan Cádiz, empleado mas de dieciocho años en los telégrafos del Estado, en la que pide pension de gracia; de don Antonio Pascual Cárdenas, guarda interventor en el año 1890 de la Aduana de Calta Buena, en la que pide abono de tiempo para los efectos de su jubilacion; de don Toribio Sánchez, administrador jubilado de la Administracion de Correos de Curicó, en la que pide que se tomen en cuenta dos años i meses que desempeñó el cargo de Intendente de Chiloé i se agreguen al cómputo de sus años servidos para los efectos de su jubilacion; i de don Santiago Forrestal, ex-jefe de la estacion de Curicó, en la que pide pension de gracia.—El señor Bello (Ministro de Relaciones Exteriores) pregunta si hai tabla acordada para la primera hora de estas sesiones especiales.—El señor Presidente contesta que nó.—El señor Ministro pide que para la primera hora de la sesion de mañana se despache un proyecto relativo a suplementos a los Ministerios de Guerra i Colonizacion.—El señor Tocornal contesta que esa preferencia podria concederse despues de despachado en jeneral el proyecto sobre mejoras

en el puerto de Valparaiso.—El señor Ministro contesta que la preferencia seria solo por quince minutos.—El señor Mac-Iver pide al señor Ministro de Obras Públicas varios datos sobre presupuestos en los Ferrocarriles de Estado.—El señor Balmaceda pregunta si se ha establecido escuela pública en la Noria.—El señor Ballesteros (Ministro del Interior) contesta a las dos preguntas precedentes.—Se da por aprobada la indicacion del señor Ministro de Relaciones Exteriores.—Se pone en discusion jeneral el proyecto sobre mejoras en el puerto de Valparaiso.—Usa de la palabra el señor Mac Iver con algunas interrupciones del señor Ibáñez (Ministro de Hacienda).—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa la sesion con el asunto indicado.—Usa de la palabra el señor Mac-Iver que termina su discurso.—Se levanta la sesion.

Asistieron los señores:

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

Puga Borne, Federico
Rozas, Ramon Ricardo
Saavedra, Cornelio
Sanfuentes, Juan Luis
Silva Cruz, Raimundo
Silva Ureta, Ignacio
Tocornal, José
Varela, Federico
i los señores Ministros del Interior, de Relaciones Exteriores i de Hacienda.

Se leyó i fué aprobada el acta siguiente:

«SESION 33.^a ORDINARIA DEL 18 DE AGOSTO DE 1904

Asistieron los señores Lazcano, Balmaceda, Ballesteros, (Ministro del Interior), Bannen, Barros Luco, Blanco, Castellon, Charme, Errázuriz Urmeneta, Latorre, Letelier, Mac-Iver, Montt, Puga Borne, Reyes, Rozas, Sanfuentes, Silva Cruz, Tocornal i Varela, i el señor Ministro de Hacienda.

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

Mensajes

Tres de S. E. el Presidente de la República con los que inicia, respectivamente, los siguientes proyectos de lei: uno que modifica la Lei Orgánica de Municipalidades; otro que fija la dotacion de jefes i oficiales del Ejército para que desempeñen los empleos de edecanes del Congreso Nacional i de la Presidencia de la República, i de ayudantes del Ministerio de Guerra i Marina; i otro que autoriza al Presidente de la República, por el término de un año, 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 composturas de caminos, en conformidad a los presupuestos formados por la Direccion de Obras Públicas.

Se reservaron para segunda lectura.

Oficios

Uno de la Honorable Cámara de Diputados con el que remite, debidamente autorizado, un ejemplar del nuevo Reglamento de esa Cámara, aprobado en sesion de 28 de julio último i que ha comenzado a rejir el dia 16 del actual.

Se ordenó acusar recibo.

I otro del Intendente de Llanquihue en el que trascribe un acuerdo de la Municipalidad de Puerto Montt relativo a obtener la autorizacion necesaria para contratar un empréstito hasta por dieciseis mil pesos para construir un edificio para plaza de abastos.

Pasó a la Comision de Hacienda.

Informe

Uno de la Comision de Gobierno que dice como sigue:

«Honorable Senado:

La Comision de Gobierno ha tomado en consideracion las siguientes solicitudes hechas en años anteriores por diversas municipalidades i tiene el honor de proponer que las mandeis pasar al archivo por las siguientes consideraciones:

Municipalidad de Valdivia.—Solicitud presentada en 20 de enero de 1896. Pide que el Fisco le ceda el sitio que a la sazón ocupaba el cuartel de policia.

Habiendo pasado posteriormente las policas a ser un servicio del Estado, la peticion no tiene ya fundamento.

Municipalidad de Quidico.—Solicitud presentada en 20 de enero de 1897, en que pide autorizacion para cobrar durante el año 1898 la contribucion de haberes i de patentes que de otro modo no podia percibir por no haberse formado el rol de avalúos que la lei prescribe.

Pasado el año en que las contribuciones debieron rejir, es innecesario su despacho.

Municipalidad de San Carlos.—Solicitud presentada el 11 de agosto de 1897 en que pide se le acuerde un ausilio del Estado para cancelar deudas pendientes.

Han transcurrido ya siete años desde la presentacion. Parece pues que no seria oportuno atender a ella, siendo ademas de presumir que ya haya sido salvada la situacion del municipio con sus entradas ordinarias.

Municipalidad de Chocalan.—Solicitud presentada en 3 de agosto de 1897. Pide autorizacion para condonar del pago de patentes i de bebidas alcohólicas a los deudores morosos de dicho impuesto correspondiente a los periodos de 1894-95 i 1895-96. Ya los deudores habrán pagado o de hecho habrán quedado eximidos del pago.

Municipalidad de Curepto.—Solicitud presentada en 6 de junio de 1898. Pide en ella que se le otorgue la propiedad de un sitio que el Estado adquirió en Curepto para construir una escuela con el objeto de hacer en él una plaza de abastos.

Ignora la Comision si el sitio aludido ha sido o no edificado despues por el Estado; no conoce su importancia ni el valor que pueda tener i juzga por último que no hai razon alguna para traspasarlo a la Municipalidad que puede adquirir con sus recursos propios el terreno que necesita.

Municipalidad de la Quinta de Tilcoco.—Solicitud presentada en 3 de julio de 1899. Pide que se le autorice para contratar un empréstito de dos mil pesos con el objeto de pagar la parte que le corresponde en la cuota de veinticinco por ciento con que la Municipalidad i los vecinos deben contribuir en el valor de tres puentes construidos por el Estado en el camino carretero a Guacargüe.

Es de presumir que en los cinco años corridos desde la presentacion haya cancelado la deuda a que alude.

Municipalidad de Valparaiso. — Solicitud presentada en 4 de enero de 1899. Pide autorizacion para contratar un empréstito de dos millones de pesos para pagar cuentas pendientes en aquella fecha.

La lei orgánica respectiva no permite que las municipalidades contraigan empréstitos que no sean destinados a obras locales extraordinarias de seguridad, salubridad, asco, viabilidad, instruccion o beneficencia.

Municipalidad de Vallenar. — Presentada en 25 de julio de 1899. Pide autorizacion para contratar un empréstito de diez mil pesos para la construccion de un matadero.

Carece de todo antecedente que permita apreciar las rentas municipales, la inversion que de ellas se hace i los demas datos indispensables para juzgar de la peticion.

El largo tiempo trascurrido i el no haberse ajitado despues el despacho de la presentacion hace presumir fundadamente que la corporacion habrá desistido de su propósito.

Municipalidad de Santiago. — Solicitud presentada en 26 de diciembre de 1899, pide que se reforme el artículo 19 de la lei de municipalidades en el sentido de que la corporacion pueda celebrar sesion con el tercio de los municipales en ejercicio.

Hai pendiente de la consideracion del Congreso un proyecto de carácter jeneral, en que se consultan las modificaciones que la esperiencia aconseja introducir en la lei de municipalidades.

Municipalidad de Achao. — Solicitud presentada en 14 de noviembre de 1899. Pide un auxilio extraordinario de cinco mil pesos para atender a la pavimentacion de calles, compostura de caminos i otros servicios públicos.

No se acompaña ningun antecedente que permita apreciar el monto de las rentas, la inversion que se les da i los demas datos indispensables para juzgar la peticion.

Municipalidad de Coquimbo. — Solicitud presentada en 30 de enero de 1899. Pide que se haga estensiva en dicha ciudad la lei de 11 de setiembre de 1879, sobre pavimentacion de calles i aceras.

Este punto fué resuelto en términos jenerales por la lei número 1,463 de 11 de junio de 1901.

Municipalidad de Cuzcuz. — Solicitud presentada en 15 de noviembre de 1900. Pide que no se anexe dicha comuna a la de Illapel.

Este punto será resuelto cuando la Cámara se ocupe del proyecto jeneral sobre modificacion de comunas.

Solicitud de la Junta de Alcaldes de Tacna. Presentada en 9 de noviembre de 1901. — Piden autorizacion para contratar un empréstito de veinticinco mil pesos, destinado a mejorar el servicio de agua potable.

El presupuesto jeneral de gastos públicos ha destinado desde la fecha de la presentacion de la solicitud hasta hoi, la cantidad de ochocientos sesenta i un mil pesos para los trabajos de provision i mejoramiento de los servicios de agua potable. De modo que si existia en Tacna verdadera necesidad de mejorarlos, debe haber sido atendido el servicio con esos recursos. La solicitud, por otra parte, viene desprovista de todo antecedente que permita apreciarla.

Municipalidad de Quilaco. Presentada en 6 de agosto de 1902. — Pide se le autorice para poner en vijencia durante 1903 un presupuesto que acompaña.

Su despacho sería ya estemporáneo.

Municipalidad de San Carlos. — Solicitud presentada en 13 de noviembre de 1902. Pide autorizacion para contratar un préstamo de veinte mil pesos para cancelar lo que adeuda por el adoquinado de la Plaza de Armas de la ciudad.

Los antecedentes no dan mérito para otorgar la autorizacion.

Municipalidad de Rio Bueno. — Solicitud presentada en 11 de agosto de 1903. Pide que se le autorice para poner en vijencia para el año actual el presupuesto municipal que rejia en 1903.

Esta autorizacion es necesaria porque la lei de carácter jeneral núm. 1492 de 16 de diciembre de 1901 dispone que en los casos en que las municipalidades no hubiesen formado con oportunidad los presupuestos de entradas i gastos rejirán los últimos presupuestos aprobados.

En mérito de las consideraciones que anteceden, la Comision tiene el honor de proponeros que mandeis pasar al archivo

las solicitudes municipales enumeradas.

Seria conveniente que este informe sea publicado íntegramente en la reseña de la sesion que dan los diarios, a fin de que la medida propuesta llegue a conocimiento de las corporaciones interesadas i, si algunas de ellas cree oportuno acompañar nuevos datos o antecedentes o pedir que la Honorable Cámara se pronuncie acerca de la respectiva solicitud, puede hacerlo.

Sala de Comisiones, 9 de agosto de 1904.

—R. Barras Luco.—Pedro Montt.—Ramon R. Rozas».

Se dió por aprobado con el asentimiento tácito de la Sala.

Solicitudes

Una de don Ambrosio Olivos en la que pide permiso i ciertas concesiones para construir i explotar un ferrocarril entre Santiago i Valparaiso, por la via de Curacavi i Casablanca.

Pasó a la Comision de Industrias i Obras Públicas.

Otro de los señores Mauricio Gleisner i C.ª, con la que presenta ciertos antecedentes para que se tomen en consideracion por la Comision de Hacienda, al estudiar el proyecto de lei que eleva a la categoría de primera clase a la ciudad de Concepcion para los efectos de la lei de patentes de 22 de diciembre de 1866.

Se mandó agregar a los antecedentes respectivos.

Antes de entrar a la órden del dia, el señor Tocornal propuso se celebraran sesiones especiales en los dias viérnes i sábados de la presente semana, para ocuparse esclusivamente de la discusion del proyecto de lei sobre mejoramiento del puerto de Valparaiso, una vez terminados los incidentes.

El señor Mac-Iver manifestó las razones por las cuales Su Señoría negaría su voto a la indicacion formulada por el honorable Senador de Valparaiso.

Despues de haber aducido el señor Tocornal algunos razonamientos en apoyo de su indicacion, el señor Ministro del Interior preguntó si los negocios cuya discusion estaba pendiente en la primera hora, seguirian considerándose en la sesion de hoy.

El señor Presidente contestó afirmativamente, i dijo que seguiria la discusion del proyecto que concede suplementos a varias partidas del presupuesto del Interior, i si quedaba tiempo se considerarían tam-

bien los dos negocios anunciados en la sesion de ayer.

Terminados los incidentes, se votó la indicacion del señor Tocornal sobre sesiones especiales, i fué aprobada por trece votos contra tres.

Continuó, en seguida, la discusion jeneral i particular a la vez, pendiente en la sesion anterior, del proyecto de lei que concede suplementos a diversos ítem de las partidas 54, Policías; 56, Correos; 83, Vacuna; i 89, Gastos Variables, del presupuesto del Interior, con la indicacion de la Comision para que se reduzca de veinticinco mil a dieciseis mil pesos el monto del presupuesto del ítem 927, partida 54, i con la formulada por el señor Presidente para que se consulte como inciso 1.º del proyecto, el siguiente:

«Novecientos noventa pesos al ítem 24 de la partida 1.ª, para el servicio de la guardia en la Cámara de Senadores».

Usaron de la palabra los señores Mac-Iver, Silva Cruz i Montt, habiendo propuesto el señor Silva Cruz que la Sala continuara ocupándose de este negocio en la segunda hora de la sesion actual.

Así se acordó.

Se suspendió la sesion.

A segunda hora siguió la misma discusion, i despues de haber usado de la palabra los señores Puga Borne, Ballesteros (Ministro del Interior), i Balmaceda, se cerró el debate.

Votado, en seguida, el proyecto con las indicaciones de la Comision, i del señor Presidente, fué aprobado así por dieciocho votos contra uno.

El proyecto aprobado es del tenor siguiente:

PROYECTO DE LEI:

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

Novecientos noventa pesos al ítem 24, de la partida 1.ª, para el servicio de la guardia en la Cámara de Senadores;

Veinticinco mil pesos al ítem 909, partida 54, para gastos jenerales e imprevistos de las policías;

Setenta i nueve mil pesos al ítem 921, de la misma partida, para vestuario i equipo;

Trescientos mil pesos al ítem 922, partida 54, para forraje;

Ocho mil pesos al ítem 923, partida 54, para fletes, viáticos, etc.;

Dieciseis mil pesos al ítem 927, partida 54, para gastos jenerales e imprevistos;

Tres mil pesos al ítem 975, partida 56, para gastos menores de las oficinas, de correos, como luz, lumbre, agua, desague, barrido, etc.;

Veintiun mil pesos al ítem 976, partida 56, para atender a los gastos orijinados por el servicio extranjero;

Veinte mil pesos al ítem 977, partida 56, para pagar el importe de los contratos para conduccion de correspondencia, que se celebrarán por medio de licitacion pública i pago de correos estrordinarios;

Dieciseis mil pesos al ítem 978, partida 56, para impresion de documentos destinados al correo;

Quince mil pesos al ítem 979, partida 56, para colocacion de nuevos buzones, casilleros, reparaciones de oficinas i muebles para las mismas;

Cuatro mil pesos al ítem 983, partida 56, para pago de empleados auxiliares, carteros, empaquetadores, buzoneros, valijeros, administradores ambulantes i otros empleados subalternos, cuyos nombramientos sea indispensable acordar dentro del año i pago de sueldos de ajentes postales de oficinas de esta clase que se creen dentro del año;

Mil pesos al ítem 986, partida 56, para fletes i gastos de trasportes de empleados de correos;

Cinco mil pesos al ítem 987, partida 56, para imprevistos;

Un mil pesos al ítem 2.945, partida 83, para traportes de empleados i carga del servicio de vacuna;

Veinte mil pesos al ítem 3.207, partida 89, para atender al pago de los cánones de arrendamiento de las casas en que funcionan las oficinas de las intendencias i gobernaciones que no tienen edificio fiscal i para gastos de traslacion de esas oficinas a nuevos locales;

Dos mil pesos al ítem 3.211, partida 89, para pago de sueldos de empleados suplentes;

Diez mil pesos al ítem 3.212, partida 89, para pago de trasportes, fletes i viáticos;

Ochocientos treinta i siete pesos veinticinco centavos al ítem 3.217, partida 89, para arriendo de teléfonos que funcionan en oficinas dependientes del Ministerio del Interior;

Seiscientos pesos al ítem 3.217, partida 89, para telegramas i publicaciones de avisos; i

Siete mil quinientos seis pesos noventa i un centavos al ítem 3.218, partida 89, para imprevistos».

Continuó despues la discusion particular, pendiente en sesion de 16 del actual, del proyecto de lei formulado por la Comision de Hacienda, con motivo del mensaje de S. E. el Presidente de la República que tiene por objeto autorizar la enajenacion de algunos terrenos salitrales del Estado.

Con el asentimiento tácito de la Sala, se dieron sucesivamente por aprobados, sin debate, los artículos 2.º, 3.º, 4.º, 5.º, 6.º, 7.º i 8.º

Asimismo se dió por aprobado el artículo 9.º, debiendo sustituirse, a indicacion del señor Mac-Iver, la frase que dice: «el Presidente de la República queda autorizado para proceder a uno nuevo», por esta otra: «el Presidente de la República queda autorizado para proceder a nueva eleccion.»

Considerado el artículo 10, final, con la indicacion formulada por el señor Balmaceda, en sesion de 19 de julio último, para que se redacte en estos términos:

«Artículo 10. Del producto de la venta destinase un veinte por ciento a la iniciacion de los trabajos de provision de agua potable de Iquique i Pisagua i al estudio del ferrocarril de Iquique a Bolivia i de construccion o mejoramiento del puerto de Iquique.

El resto ingresará totalmente, en capital e intereses, a fondos jenerales del Estado»; el señor Ministro de Hacienda propuso que el artículo se redactara así:

«Artículo 10. El valor que produzca la venta de propiedades salitrales, ingresará totalmente, en capital e intereses, a los fondos que garantizan el pago de los billetes fiscales de curso forzoso».

Espresó, en seguida, el señor Ministro las razones por las cuales no aceptaria el artículo en la forma propuesta por el señor Balmaceda.

Usaron despues de la palabra los señores Balmaceda, Ministro de Hacienda, Mac-Iver, Silva Cruz i Ballesteros (Ministro del Interior).

Con motivo de haber espresado el señor Ministro del Interior, a insinuacion del señor Silva Cruz, que llevaria a la Comision Mista de Presupuestos todos los antecedentes que existen en el Departamento de su cargo relativos a los trabajos de provision de agua potable de Iqui-

que, a fin de que se adopte la resolucio que se estime conveniente, el señor Balmaceda retiró su indicacion.

En seguida se dió por aprobado el artículo 10 en la forma propuesta por el señor Ministro de Hacienda.

Contestando a una pregunta del honorable Senador de Cautin, el señor Ministro de Hacienda dijo que no tenia noticia que hubiera juicio alguno pendiente respecto de los terrenos salitrales que se trata de enajenar.

El proyecto aprobado es del tenor siguiente:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Se autoriza al Presidente de la República, por el término de un año, para que pueda enajenar en pública subasta, los siguientes terrenos salitrales del Estado:

Terrenos de Tarapacá:

1. Terrenos vecinos a la estacion de Nivel.
2. Terrenos al sur de Sloga i Santa Rita.
3. Terrenos al sur de Santa Rita.
4. Terrenos al sur de Santa Laura de W.
5. Terrenos de Nueva Soledad.
6. Terrenos de Barrenechea.
7. Terrenos vecinos a Providencia.
8. Terrenos al sur de Cataluña.
9. Terrenos de San Juan de Soledad.
10. Terrenos vecinos a San'a Lucia.
11. Terrenos en Pintados.
12. Terrenos de los Anjeles i terrenos vecinos.
13. Terrenos vecinos a Pan de Azúcar.

Terrenos en el Toco:

14. Terrenos al norte de Santa F.
15. Al este de Peregrino i sur de Casualidad.

Artículo 2.º El remate se verificará en Santiago, previo aviso que se publicará durante dos meses en el *Diario Oficial* i en un diario de Santiago, Valparaiso e Iquique.

Artículo 3.º El minimum de la subasta será el valor fijado en tasaciones aprobadas por el Presidente de la República.

Artículo 4.º El precio de venta se pagará en moneda de oro de dieciocho peniques, en libras esterlinas o en buenas letras sobre Lóndres a noventa dias vista,

en la forma siguiente: cincuenta por ciento de contado i el cincuenta por ciento restante en el plazo de un año, contado desde la fecha del remate i quedando hipotecada la propiedad a favor del Fisco, para responder al precio insoluto.

Los que no pagaren al vencimiento del plazo establecido, abonarán un interes anual de doce por ciento, sin perjuicio de la ejecucion.

Artículo 5.º El Presidente de la República queda facultado para descontar a los rematantes el valor insoluto del precio de venta, rebajándoles el ocho por ciento de la parte adeudada.

Artículo 6.º Para ser admitido a la licitacion será necesario presentar una garantía calificada por el Director del Tesoro, equivalente al veinticinco por ciento del valor de la tasacion.

Artículo 7.º Si no se llevare a efecto el contrato por hecho o culpa del subastador, quedará a beneficio fiscal la garantía constituida conforme al artículo anterior.

Artículo 8.º La venta será *ad corpus*, en el estado en que se encuentran los terrenos i el Gobierno los entregará en conformidad a las mensuras i linderos que se detallan en los planos formados por la Delegacion Fiscal de Salitreras sin responsabilidad para el Estado, en cuanto a la cantidad de sustancia esplotable que existia en ellos.

Artículo 9.º Si alguno de los lotes no fuere vendido en el remate, el Presidente de la República queda autorizado para proceder a nueva licitacion, dentro del plazo de un año i con arreglo a las disposiciones de esta lei.

Artículo 10. El valor que produzca la venta de propiedades salitrales, ingresará totalmente, en capital e intereses, a los fondos que garantizan el pago de los billetes fiscales de curso forzoso.

Siendo avanzada la hora, se levantó la sesion».

Se dió cuenta:

1.º Del siguiente oficio de la Cámara de Diputados:

«Santiago, 19 de agosto de 1904. — Con motivo del mensaje 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 unico. — Modifícase el ítem

2,673 de la partida 81 del presupuesto del Ministerio del Interior en la siguiente forma:

«Para colocacion de hilos telegráficos que unan el mineral de Cerro Blanco con San Antonio L. P. de 1904..... \$ 7,000»

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

Para segunda lectura.

2.º Del siguiente oficio del Tribunal de Cuentas:

«Santiago, 17 de agosto de 1904.—El Ministerio de Hacienda ha remitido a este Tribunal, para la toma de razon, los supremos decretos números 2,005 i 2,006, de 4 de junio último.

Estos decretos ordenan, respectivamente, a las aduanas de Valparaiso i Valdivia despachar libres de derechos de internacion dos bultos que contienen un marco de hierro con vidrios de colores, destinados a la iglesia Union Church de Valparaiso i doce bultos que contienen un órgano destinado a la Sociedad Evanjélica Alemana de Valdivia.

La Corte de Cuentas hizo al Presidente de la República la representacion prescrita por la lei de 20 de enero de 1888, estimándolos ilegales porque, a su juicio, la lei otorga esas franquicias solo al culto católico, a virtud de ser el del Estado, segun la Constitucion, i no puede, en consecuencia, liberar de derechos objetos destinados a los cultos disidentes.

El Presidente de la República ha tenido a bien insistir en que se tome razon de los mencionados decretos, i se ha procedido a esta formalidad en cumplimiento de las disposiciones legales que la ordenan.

La Corte de Cuentas acordó poner en conocimiento del Congreso los decretos objetados i el que ordena tomar razon de ellos, en virtud de lo dispuesto en el número X del artículo 5.º de la lei de 20 de enero de 1888.

Adjunto remito a V. E. copia autorizada de los decretos i de la representacion de la Corte de Cuentas.

Dios guarde a V. E.—*J. Raimundo del Río*».

Los antecedentes a que se refiere el oficio anterior, dicen como sigue:

«República de Chile.—Ministerio de Hacienda.—Núm. 2,005.—Santiago, 7 de junio de 1904.—Vista la nota de la Superintendencia de Aduanas, de 4 del actual,

Decreto:

La Aduana de Valparaiso dará cumplimiento al decreto núm. 401, de 23 de febrero del presente año, que ordena despachar libres de derecho de internacion dos bultos llegados por el vapor «Victoria» i que contienen un marco de hierro con vidrios de colores, destinados a la iglesia Union Church, de Valparaiso, quedando sin efecto el decreto número 1,101, de 8 abril último.

Tómese razon i comuníquese. —RIESCO. —*M. Ibañez*».

Conforme con el orijinal.—*A. Echeverría C.*, secretario».

«República de Chile.—Ministerio de Hacienda.—Núm. 2,006.—Santiago, 7 de junio de 1904.—Vista la nota de la Superintendencia de Aduanas, de 4 del actual,

Decreto:

La Aduana de Valdivia despachará libre de derechos de internacion, doce bultos marca E. E. W. números 1,735.—46, llegados por el vapor «Itauri», que contienen un órgano destinado a la Sociedad Evanjélica Alemana de Valdivia.

Déjase sin efecto el decreto núm. 1,180, de 12 de abril último.

Tómese razon i comuníquese. —RIESCO. —*M. Ibañez*».

Conforme con el orijinal.—*A. Echeverría C.*, secretario».

«En Santiago de Chile, a dos de julio de mil novecientos cuatro, la Corte de Cuentas tomó conocimiento del Supremo decreto núm. 2,005 i del 2,006 espedidos por el Ministerio de Hacienda, con fecha 7 de junio último, i remitidos para la toma de razon.

El primero de estos decretos ordena a la Aduana de Valparaiso dar cumplimiento al decreto núm. 401, de 23 de febrero último, que ordena despachar libre de derechos de internacion dos bultos llegados por vapor «Victoria» i que contienen un marco de hierro con vidrios de colores destinados a la iglesia Union Church de Valparaiso i deja sin efecto el decreto núm. 1,101, de 8 de abril último; i el 2.º dispone que la Aduana de Valdivia despache libre de derechos de internacion doce bultos marca E. F. W. núms. 1735-46, llegados por vapor «Itauri», i que contienen un órgano destinado a la Sociedad Evanjélica Alemana de Valdivia i deja sin efecto el decreto núm. 1,180, de 12 de abril último.

La Corte de Cuentas reproduciendo los fundamentos de la representacion del supremo decreto núm. 2,247, de 18 de junio de 1903, a que se refiere el oficio núm. 358, de 31 de julio del mismo año, de este Tribunal, acordó representar tambien a S. E. el Presidente de la República los dos decretos a que se ha hecho referencia, i manifestar al Supremo Gobierno con relacion a la última parte del estenso informe que ha espedido el Superintendente de Aduanas, con posterioridad a esa representacion, en que dice que la cuestion de que se trata debe resolverse atendiendo a consideraciones sociales i políticas mucho mas elevadas que el interes fiscal, de percibir el valor de los derechos de Aduana, que por mui importantes i trascendentales i justificadas que se estimen esas consideraciones de orden mas elevado, ellas no pueden ser tomadas en cuenta por oficinas fiscalizadoras creadas i mantenidas con el único objeto de servir el interes fiscal, que, si dentro de los precepto de la lei, este interes está en pugna con esas consideraciones debe el legislador modificar sus preceptos para que se produzca la armonía deseada, la cual no puede buscarse por sobre esos mismos preceptos o contrariándolos; i que el Tribunal de Cuentas cree que dado el objeto de su institucion, tiene que dar importancia decisiva i superior a todas las demas, a las consideraciones que miran el interes fiscal, único que le está confiado i debe cautelar; i finalmente, con relacion a la igual reparticion de los impuestos establecidos en nuestra Constitucion, a que tambien se hace referencia, que ella está alterada de mil modos en nuestra lei arancelaria con las diferencias de derechos establecidos por las múltiples causas que ha creído necesario tener presente el legislador, i no puede, por tanto, ser invocado para sostener la liberacion de derechos de objetos destinados a los cultos disidentes, liberacion acordada solo al culto católico a virtud de ser el culto del Estado, segun la misma Constitucion.

El Ministro Ballesteros disintiendo de la opinion de la mayoría de la Corte respecto de dichos decretos, cree que ha podido autorizarse la liberacion de derechos de que se trata, porque, a su juicio, es bien clara la disposicion de la lei, la cual no hace distincion alguna entre el culto católico i los demas. Cree tambien que la lei interpretativa del artículo 5.º de la Constitucion i demas antecedentes

legales i administrativos que pueden invocarse al respecto, corroborando el sentido liberal de esta disposicion de la lei arancelaria que otorga exencion de derechos a los artículos destinado al culto divino.

Para constancia se levantó la presente acta.—*J. R. del Rio.*—*Antonio J. Vial.*—*D. Sotomayor G.*—*Francisco Ballesteros.*—*J. Aguirre L., secretario*».

Conforme con el orijinal.—*A. Echeverría C., secretario*».

«República de Chile.—Ministerio de Hacienda.—Santiago, 11 de junio de 1904.—Núm. 2,392.—Vista la nota que precede en que el presidente del Tribunal de Cuentas, trascribe el acuerdo tomado por la Corte de Cuentas con fecha 2 del actual, para representar por estimarlos ilegales los decretos números 2,005 i 2,006, de 7 de junio último, espedidos por el Ministerio de Hacienda; el 1.º de los cuales ordena a la Aduana de Valparaiso dar cumplimiento al decreto número 401, de 23 de febrero próximo pasado, que manda despachar libre de derechos de internacion un marco de hierro con vidrios de colores, destinados a la iglesia de la Union Church de Valparaiso, i el 2.º que dispone que la Aduana de Valdivia despache libre de derechos de internacion doce bultos que contienen un órgano destinado a la Sociedad Evanjélica Alemana de ese puerto;

Teniendo presente que las disposiciones legales que rijen la materia autorizan claramente al Gobierno para decretar la liberacion de derechos de aduana de los artículos destinados al culto divino, sin distincion de iglesias;

Considerando que segun lo dispuesto en el inciso 10 del artículo 5.º de la lei de 20 de enero de 1888 solo corresponde a la Corte de Cuentas representar al Presidente de la República todo decreto de pago que no esté conforme a las leyes;

Teniendo presente que los decretos representados no importan pagos i visto, ademas, lo informado por el Superintendente de Aduanas, decreto:

El Tribunal de Cuentas tomará razon de los decretos números 2,005 i 2,006 espedidos por el Ministerio de Hacienda con fecha 7 de junio último.

Tómese razon i comuníquese.—*Riesco.*—*Maximiliano Ibáñez».*

Conforme con el orijinal.—A. Echeverría C., secretario».

«En Santiago de Chile, a seis de agosto de mil noveciento cuatro, la Corte de Cuentas tomó conocimiento del supremo decreto número 2,392 del Ministerio de Hacienda, de 11 de julio próximo pasado, que ordena tomar razon de los decretos números 2,005 i 2,006 espedidos por el Ministerio con fecha 7 de junio último, los cuales fueron representados por oficio número 440, de 2 de julio próximo pasado.

En virtud de lo dispuesto en el número X del artículo 5.º de la lei de 20 de enero de 1888, la Corte de Cuentas acordó poner en conocimiento del Congreso los decretos objetados i el que ordena tomar razon de ellos.

Para constancia se levantó la presente acta.—J. Raimundo del Rio.—Antonio J. Vial.—D. Sotomayor G.—Francisco Ballesteros.—J. Aguirre L., secretario».

Conforme con el orijinal.—A. Echeverría C., secretario».

Pasó a la Comision Permanente de Presupuestos.

3.º De ocho informes de la Comision de Gobierno:

El primero es del tenor siguiente:

«Honorable Senado:

Entre las materias que la Comision de Gobierno tiene el encargo de informar, hai algunas solicitudes de carácter industrial, de antigua fecha, abandonadas por sus autores o que no han sido posteriormente ajitadas por ellos, que parece inconducente tratar i que conviene por tanto mandar al archivo.

Este trámite, por otra parte, no significa la resolucion de la materia de que tratan las solicitudes, de modo que si alguno de los interesados cree que la Cámara debe pronunciarse sobre la peticion misma, puede reproducirla o pedir que se desarchive i se tome en consideracion.

La Comision os propone, en consecuencia, que presteis vuestra aprobacion al siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

«Artículo único.—El Senado acuerda mandar pasar al archivo los siguientes documentos presentados en las fechas que indican:

1894

24 DE AGOSTO

1.º Solicitud presentada por don Enrique Vergara Montt, en que pide permiso i garantía del Estado para construir un ferrocarril a vapor entre Melipilla i el puerto de San Antonio.

2.º Antecedentes relacionados con la solicitud de los señores Santiago Hardie i Alfredo Goubet, sobre permiso para construir i esplotar, respectivamente, un ferrocarril eléctrico i un ferrocarril a vapor entre Santiago i Las Condes.

1894

26 DE AGOSTO

3.º Solicitud en que los vecinos de Cauquenes piden se ordene la construccion de la línea férrea que debe partir de Tomé a la línea central, pasando por Cauquenes i Quirihue.

27 DE AGOSTO

4.º Solicitud de diversas personas en la cual piden se continúe la línea férrea de Melipilla al puerto de San Antonio.

28 DE AGOSTO

5.º Solicitud de los señores Rafael Ovalle i Tomas Stillman, en que piden permiso i garantía del cinco por ciento para construir un ferrocarril entre la estacion de Graneros i el fundo los Chacayos.

1898

16 DE AGOSTO

6.º Solicitud de don Enrique Vergara Montt, en que pide permiso para construir i esplotar las líneas férreas de Cabildo a la Paloma i ramales de Ligua a Papudo, de Pedegua a Petorca, de Limahuida a Salamanca i de la Paloma a las Juntas, bajo ciertas condiciones.

1899

8 DE JUNIO

7.º Solicitud de los señores don Eduardo Vial i Ward H. Farrington, sobre permiso i otras concesiones para construir un ferrocarril entre Santiago i Las Condes.

10 DE JULIO

8.º Solicitud del señor La Motte du Portail, en que pide ciertas concesiones para formacion de un puerto en San Antonio o cerca de él i construccion de una red de ferrocarriles desde el puerto que se formará hasta la línea central.

1900

10 DE JULIO

9.º Solicitud de los señores Mannheim Kundsén, en que piden permiso para construir un ferrocarril de Juncal a Las Cuevas.

Sala de Comisiones, 17 de agosto de 1904.—*R. Barros Luco.*—*Pedro Montt.*—*R. R. Rozas*».

Se acordó aprobarlo con el asentimiento tácito de la Sala.

I los siete restantes, relativos, respectivamente, a las siguientes solicitudes:

De doña Ester, doña Clarisa i doña Josefa Labbé, hijas de don José María Labbé, que desempeñó el cargo de teniente de ministro de Curicó, desde el año 1833 hasta el de 1856, i conjuntamente sirvió sin remuneracion especial, el puesto de Gobernador de ese departamento desde el año 1841 hasta el de 1849, en la que piden pension de gracia;

De doña Jacoba Espinosa, viuda de don Claudio Martínez, comandante de policía de Caracoles, en la que pide pension de gracia;

De don Guillermo Frink, como rector del liceo de Valdivia, en la que pide se le declare da abono, para los efectos de su jubilacion, los veintiocho años i meses que ha servido el cargo de ingeniero de Gobierno.

De doña Dolores Aldunate, viuda de don Juan Cádiz, empleado durante mas de dieciocho años en los telégrafos del Estado, en la que pide pension de gracia;

De don Antonio Pascual Cárdenas, guarda-interventor en el año 1890 de la Aduana de Caleta Buena, en la que pide abono de tiempo para los efectos de su jubilacion;

De don Toribio Sánchez, administrador jubilado de la administracion de correos de Curicó, en la que pide que se tomen en cuenta dos años i meses que desempeñó el cargo de Intendente de Chiloe i se agreguen al cómputo de sus años servidos para los efectos de su jubilacion, i

De don Santiago Forrastal, ex-jefe de la estacion de Curicó, en la que pide pension de gracia.

El señor LAZCANO (Presidente).—Si no hai inconveniente pasarán al archivo los documentos a que se refiere la Comision de Gobierno.

Acordado.

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

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

El señor BELLO (Ministro de Relaciones Exteriores).—Rogaria al señor Presidente se sirviera decirme si hai acordada alguna tabla especial para la primera hora de estas sesiones especiales.

El señor LAZCANO (Presidente).—Parece que la indicacion de sesiones especiales que formuló el honorable Senador de Valparaíso, fué para tratar exclusivamente de las obras sobre mejoramiento de aquel puerto. Así lo he entendido yo; pero no sé si el Senado le dará otra inteligencia.

El señor BELLO (Ministro de Relaciones Exteriores).—Hacia la pregunta para ver modo de obtener del Honorable Senado que se sirviera ocuparse mañana a primera hora de un proyecto de suplementos a varias partidas del presupuesto de Relaciones Exteriores i a una del de Colonizacion, que es de un despacho urgente.

Pero si hubiera inconveniente para tratar de ese proyecto, no formularia indicacion.

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

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

El señor TOCORNAL.—Aceptaria la indicacion del señor Ministro si se entendiera que la discusion del proyecto de suplementos se verificara despues de aprobado en jeneral el proyecto Kraus.

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

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

El señor BELLO (Ministro de Relaciones Exteriores).—Mi indicacion seria solo para los primeros quince minutos de la primera hora. Tengo tambien yo vivísimo interes en el mejoramiento de Valparaíso, pero al mismo tiempo tengo interes en que no se demore el despacho de los su-

plementos que he indicado, porque se necesitan con urgencia esos fondos para atender a servicios indispensables del Ministerio de mi cargo.

Por esto, es que rogaría al señor Senador que accediera a que pudiera tratarse de este asunto.

El señor TOCORNAL.—Si nos limitáramos estrictamente a los quince minutos no tendría inconveniente.

El señor BELLO (Ministro de Relaciones Exteriores).—Nada más, señor Senador.

El señor MAC-IVER.—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor MAC-IVER.—¿Parece que la primera hora ya no es solo para tratar de incidentes?

El señor LAZCANO (Presidente).—El Reglamento autoriza los incidentes, señor Senador; así es que, mientras no se acuerde lo contrario, puede haber incidentes.

El señor MAC-IVER.—I a mi juicio forma parte de los incidentes el despacho de los asuntos sencillos de la tabla de primera hora. De modo que si no hai un negocio que tenga preferencia para tratarse únicamente de él en esa primera hora, puede discutírselo aun en sesiones especiales.

Pero habia pedido la palabra para otra cosa, señor Presidente, para solicitar del señor Ministro de Industria i Obras Públicas los siguientes datos:

Copia del presupuesto de los Ferrocarriles del Estado, i copia de la inversion de los fondos en el año 1903.

Copia tambien del presupuesto del presente año i de la inversion de los fondos hasta el 31 de julio del año en curso.

Sé que probablemente voi a imponer un trabajo considerable a las oficinas que han de proporcionar estos datos; pero despues de la discusion habida con motivo del proyecto de suplementos al presupuesto del Interior, i con los que seguramente se pedirán despues, se hace necesario investigar un poco lo que acontece en materia de cuentas en la administracion. I yo estoy dispuesto a hacer este estudio a fin de que veamos como se presuponen los gastos i como se invierten las cantidades que se conceden.

Creo que el señor Ministro de Obras Públicas cooperará a esta obra que es de utilidad evidente para el país.

Por el momento, i para no acumular muchos antecedentes, me concreto a los que he indicado.

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

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

El señor BALMACEDA.—Aun cuando no está presente el señor Ministro del ramo, me veo en el caso de llamar la atencion del Gobierno hácia la necesidad de establecer una escuela mista en la Noria.

Hace ya tiempo, mas de tres años, que los vecinos están reclamando este servicio sin obtener resultado alguno. Ultimamente se han hecho jestionés ante el señor Intendente de Tarapacá, pero no sé qué se habrá obtenido.

Por mi parte, creia que esa escuela estaria ya instalada; así es que me parece del caso recordarlo al señor Ministro para que Su Señoría se sirva subsanar las dificultades que se hayan presentado.

El señor BALLESTEROS (Ministro del Interior).—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor BALLESTEROS (Ministro del Interior).—Respecto a las observaciones del honorable Senador del Nuble, pediria a la Mesa se sirviera remitir un oficio al señor Ministro de Industria i Obras Públicas para que no vaya a incurrirse en alguna equivocacion respecto de los datos que ha solicitado el señor Senador.

Por lo que hace a las observaciones del honorable Senador de Tarapacá, me haré un deber en ponerlas en conocimiento del señor Ministro del ramo.

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

¿Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

Terminados los incidentes.

El señor SECRETARIO.—La única indicacion que hai que votar es la formulada por el señor Ministro de Relaciones Exteriores, que ha aceptado el honorable Senador de Valparaiso, para que en los quince minutos de la primera hora de la sesion de mañana se trate de un proyecto de suplementos al Ministerio de su cargo.

El señor LAZCANO (Presidente).—Se dará por aprobada si no se pide votacion. Aprobada.

En discusion jeneral el proyecto sobre mejoramiento del puerto de Valparaiso.

¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

El señor MAC-IVER.— Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor MAC-IVER.— Me parece, señor Presidente, que este es el proyecto de mas importancia sobre obras públicas en que se haya ocupado alguna vez el Congreso Nacional.

En realidad vamos a autorizar el mayor desembolso que se haya hecho en la República, i cuyo monto no puede ser menor que cincuenta millones de pesos.

Por lo demas, si tuvieramos tanta felicidad que no se saliera al ménos de los presupuestos hechos, aquella inversion alcanzaria a treinta i cinco millones.

Se trata de una obra que es difícil en todas partes i que naturalmente seria mas difícil entre nosotros, donde nunca hemos hecho otras semejante o parecida. Las obras hidráulicas, la formacion de puentes, salvo circunstancias excepcionales, revisten por su naturaleza caractéres mui especiales en que no es improbable errar o llegar a un fracaso.

Tenemos un ejemplo reciente. Yo conozco poco de estas cosas; pero cito ejemplos, porque son tan resaltantes que han llegado a oídos de todo el mundo.

No hace muchos años una obra tan estudiada por tan especiales hombres aptos para la materia, como los hai en Austria, el gran tajamar de Trieste, se hundió.

De manera que no puede considerarse este negocio como un negocio de ferrocarriles, como la construccion de un puente, ni siquiera como un negocio de ferrocarril trasandino; es mucho mas que eso en razon del desembolso que exigirá al Estado, i mas todavía en razon, diré de la delicadeza, de la contingencia, casi me atrevo a decir, de lo aleatorio de la obra.

En 1888 se discutió un gran proyecto sobre obras públicas, el de los ferrocarriles en el norte i sur de la República; que ascendia a la suma, si mis recuerdos no me engañan, de tres millones cuatrocientas cincuenta mil libras.

Ese proyecto se aproximaba en valor a este. Pero aquel era para hacer ferrocarriles, i sabíamos demasiado bien que aunque se errara en la construccion, aquel yerro significaria algun mayor costo, pero en todo caso, tendríamos al ménos los ferrocarriles.

Pero tratándose de esta clase de obras, nadie puede decir con certidumbre que al lado del mayor gasto no venga un fracaso. I tanto mas de considerar es este aspecto del asunto que el Senado tiene en sus manos, cuanto que sabemos que hemos sido tan desgraciados en materia de obras públicas; donde ponemos la mano, corremos el peligro de llegar a un fracaso.

No solo no hemostenido la felicidad para hacer una obra difícil i delicada, si no que las obras mas vulgares, mas comunes, nunca concluyen.

Recordaba hace un momento esos ferrocarriles de 1888, contratados hace dieciseis años, i como ven mis honorables colegas, todavía no se concluyen i se concluirán quién sabe cuándo. Lo que hai entregado al tráfico es de tal naturaleza que no hai exajeracion en decir que se trata de simples líneas de verano. Hai el de Talca a Constitucion, que ha exigido un gasto de muchos millones, pues tendrá un valor, una vez concluido, cercano a cien mil pesos por kilómetro; vino un temporal i la línea se deshizo hace dos meses; hoi no hai tráfico i probablemente no lo habrá hasta despues del invierno. En lo que respecta a la carga, no hai que pensar; eso no se trasporta en época de invierno.

Nuestros puentes hacen recordar algo que me parece que he leído en aquel cáustico autor de las memorias de la época de Luis XIV o de Luis XV. Cuenta que el rei tenia mucho orgullo por su gran arquitecto Mansard, quien le habia hecho un puente monumental sobre el Loira. Venia un personaje importante de sus posesiones del otro lado del Loira. Al llegar a Versalles, como supiera el rei que tenia cierta inquina este personaje con Mansard, le preguntó: Duque, viste el puente sobre el Loira? Sir, contestó: no alcancé a verlo, porque ántes de mi llegada habia tomado el camino del mar.

Lo mismo pasa con nuestros puentes. Nosotros hacemos puentes para que vayan a hacer visita al mar.

I en lo que respecta al costo, ¿qué decir? Estas líneas de 1888 fueron contratadas, como acabo de decir, en 3.450,000 libras, o sea en treinta i dos millones de pesos; ya van gastados sesenta i cuatro millones i todavía no se divisa su conclusion.

I bien, cuando ésta es nuestra suerte, nuestra negra suerte, cuando se trata de una obra como ésta en que han de invertirse tantos millones, ¿qué cree la Cámara que ha acontecido en lo que respecta

legas que, aun como elemento de defensa nacional, no seria útil un gran tajamar frente a la bahía de Valparaiso? ¿Creen que seria preferible a eso los dos puertecitos de los extremos? Yo haria la pregunta a cualquiera de los señores Senadores, pues todos conocen el puerto, cuál idea es mejor en absoluto, qué creen de mayor conveniencia, si un gran tajamar o los dos puertecitos; i me parece que no me engaño al pensar que unánimemente me dirán que el tajamar, el quebra-olas. De manera que no es discutible la preferencia que merece una obra sobre la otra.

Yo no quiero hablar de materias técnicas, tomo sencillamente las cosas de un punto de vista que todos podamos entender i apreciar i en que todos podamos discutir i dar opinion. I bien, ¿no es claro, en este terreno que la aspiracion que debemos tener es la de hacer el quebra-olas i dejarnos de las pequeñas dársenas? Evidentemente, esta es la solucion del problema.

¿Qué podria determinarnos a abandonar esta idea? Una sola cosa, la imposibilidad de realizarla. Si técnicamente no se puede hacer el tajamar, o si, económicamente, no es realizable para nosotros ¡qué hemos de hacer! Habria que resignarse, nos inclinariamos ante la imposibilidad absoluta, o ante la relativa, proveniente de la falta de capacidad económica.

Ahora bien ¿ha demostrado alguién que esto es tecnica o económicamente imposible? Aquí está la cuestion.

Recuerdo de nuevo los términos del contrato con el señor Kraus: «Don Jacobo Kraus confeccionará i entregará a la Legacion de Chile en Francia los planos complementarios, con sus especificaciones, para una dársena comercial en Valparaiso, en el modo i forma que hizo los planos i especificaciones para el puerto militar de Talcahuano.»

Resultado: que el señor Kraus no ha estudiado nunca el puerto de Valparaiso. El vino a estudiar una dársena i creo que el estudio es bueno; pero el puerto no tenia obligacion de estudiarlo.

Habia sucedido en nuestra administracion pública que este gravísimo negocio se habia resuelto *a priori*; ¿por quién? No lo sé. I aquí va a ver la Cámara la espliancion de ciertos aspectos de este asunto.

El señor LAZCANO (Presidente).— A segunda hora podrá continuar Su Señoría con la palabra.

Se suspende la sesion.

Se suspendió la sesion.

SEGUNDA HORA

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

Puede seguir haciendo uso de la palabra el honorable Senador de Ñuble.

El señor MAC-IVER. — Decia, señor Presidente, que en conformidad a su contrato no tenia el señor Kraus por qué estudiar el puerto de Valparaiso. I, naturalmente, no lo estudió. Sus referencias a las dificultades de otras clases de obras, no se basan en estudios propios, ni ajenos tampoco i de aquí nace que en la cuestion capital de la calidad de las obras, sus opiniones sean someras i fundadas no en datos o antecedentes ciertos sino en meras opiniones.

¿Sabe el Senado lo que hai en todo el estudio del señor Kraus sobre esto? Va a verlo:

En la página 250 del libro grueso se dice:

«Es evidente que fuera de las plataformas citadas, no pueden construirse obras en condiciones económicas. No solo el costo de éstas crecerá considerablemente con las mayores profundidades en que se establezcan; sino que tambien alejándose de dicha plataforma, será reducido el mayor espacio de agua abrigada que se ganará en comparacion del costo, a causa de la rápida pendiente que una la plataforma con el fondo propiamente de la bahía».

I en seguida en la página 282 con referencia a los planos 115 i 116, dice:

Desde muchos años atras existen diversos proyectos para mejorar el puerto de Valparaiso, proveyéndolo de dársenas u otras obras de abrigo, lo que demuestra el vivo interes i la necesidad bien sentida de dotar al primer puerto de la República de las instalaciones a propósito para ponerlo en condiciones que le permitan ser un puerto de entrada i salida segura al mismo tiempo que barato, en provecho de toda la rejion que abastece, en particular, i del comercio i la navegacion en general.

Habia de todos esos proyectos, i con referencia al proyecto de tajamar, dice:

«Algunos de dichos proyectos pecan por no haber considerado convenientes las graves dificultades inherentes a la cons-

truccion de rompe-olas de abrigo en profundidades de cuarenta, cincuenta i sesenta metros de agua i descansando en un subsuelo de fango de un espesor indefinido. El simple cálculo de cubo que necesitarian emplear estos rompe-olas, i el crecido costo a que alcanzarian convence de la impracticabilidad de semejantes proyectos».

I el estudio ¿dónde está? En ninguna parte. No hai mas que puras opiniones.

Que no se pueden construir ciertas obras en condiciones económicas, dice el señor Kraus. Pero esto es de la incumbencia del Gobierno i del Congreso, no del señor Kraus, a quien solo le incumbia, en su carácter de ingeniero, decir cuáles son las dificultades i cuánto el costo probable en vista de tales i cuales antecedentes. Pero estos antecedentes no están en ninguna parte, i él no tenia por su contrato obligacion de estudiarlos i establecerlos. Es necesario que los señores Senadores se convenzan de que la cuestion fué resuelta *a priori*. ¿Por qué? Porque parece que entró la idea de que era mui difícil i costosa la construccion del puerto, i con la mejor intencion del mundo se la dejó a un lado para ir a las dársenas, i así se hizo el contrato con el señor Kraus.

Con la mejor intencion del mundo se abandonó esa idea i se fué a la construccion de dársenas, sin pensar en las consecuencias i sin haber practicado estudios sobre la practicabilidad de la construccion del puerto.

Se dice que no se pueden hacer estas construcciones económicas, que son mui difíciles i costosas en profundidades que llegan a treinta, cincuenta i sesenta metros. Pero, ¿cómo es, entónces, volviendo a lo que dije al principio, que un ingeniero que dicen que era un hombre intelijente, ideó esta obra hace cuarenta i tantos años, este tajamar, no la encontró costosa o económicamente imposible, i vino a pedir al Congreso, a los poderes públicos no que construyeran la obra ni el dinero para hacerla, sino ciertas concesiones que se suelen dar para obras ordinarias i comunes?

Se me dirá que ese era un jóven chileno sin esperiencia en materia de obras hidráulicas, que partía de bases erradas. ¿I el que informó sobre esa obra? ¿I el ingeniero señor Ballas, que era profesor del ramo de puentes i calzadas en nuestra Universidad, que no encontró disparatado el proyecto, a pesar de la profundidad,

que no lo encontró económicamente imposible, su opinion no vale algo? Si se dijera todavia, esto es mui antiguo, tiene cuarenta años, yo diria: ¿I el señor Levêque, un ingeniero cuya competencia i aptitudes no pueden ser discutidas, no presentó un proyecto igual? I lo presentó en esas profundidades, no de sesenta metros como dice el señor Kraus, sino de cuarenta i dos a cuarenta i cuatro metros. El dijo: «Si este tajamar se va a hacer en la forma comun i ordinaria será mui costoso; pero yo he ideado bloks con tantos centenares de toneladas de peso, i como estos bloks, en el estado actual de las construcciones hidráulicas, no es posible fundarlos, yo propongo un sistema nuevo, que dará resultados.» I con este sistema el señor Levêque estimaba que la obra valia exactamente lo que vale el presupuesto del señor Kraus: dos millones seiscientas i tantas mil libras esterlinas; de tal manera que parece que el señor Kraus quiso ajustar su valor al del proyecto presentado por el señor Levêque.

I en aquella obra habia tajamar, habia cuatro grandes muelles en el malecon, i note bien el Senado, para que se comprenda mejor el aspecto de esta cuestion, se consultaban ciento quince hectáreas de agua en lugar de ciento cuarenta i tantas hectáreas nominales que existen en el proyecto Kraus.

¿I no es atendible este proyecto del señor Levêque que en contra de la afirmacion del señor Kraus, dice que es tan factible que él lo propone? I le iba en ello no solo su trabajo, sino su reputacion de ingeniero.

Pero, ¿quiere mas el Honorable Senado? Decia en la sesion de ayer contestando al honorable Senador de Valparaiso, señor Tocornal, que pocos de los que se sientan en estos bancos se habia interesado mas por la construccion del puerto de Valparaiso que el que habla. I así ha sido la verdad. Yo deseé mucho en 1893 i 1894 que se realizara esta empresa; ocupaba un puesto en el Gobierno de aquella época i me encontraba con enerjia suficiente para pedir a la Cámara que gastara en aquello tres millones de libras esterlinas, que se consideraba como máximum. Con estos anhelos, la idea del ingeniero Levêque me atrajo. Consulté personalmente al que era entónces consultor del Gobierno, el distinguido ingeniero señor Cordemoy, que habia sido traído para estudiar tambien el puerto de Constitucion. I me hizo esta de:

claracion.—¿Cree usted, le pregunté, que se puede hacer esta obra? ¿Crée que técnica i económicamente es realizable?—Sí, señor: me contestó, es realizable.

Lo que consideraba difícil el señor Cordemoy, era que el Gobierno se atreviese a gastar en Valparaiso tres millones de libras esterlinas, lo que económicamente era excesivo. Lo que no queria afirmar científicamente era el sistema de fundar los bloks ideado por el ingeniero Levêque; pero, en cuanto a la practicabilidad de la obra la aceptaba. La única objecion de carácter técnico que le oponia era la siguiente: El decia: «Nunca se ha estudiado en este proyecto Levêque la masa de arena que baja de los cerros a la bahía i, si el tajamar arranca de tierra, va a cortar las corrientes de la bahía que pueden servir para limpiarla, ¿qué efecto producirán las arenas en Valparaiso? ¿Lo embancarán? Si viene un embancamiento rápido, ¿no será mui costosa la limpia de la bahía? Sin un estudio previo de esta cuestion ¿cómo podria resolverse? Pero en cuanto a la practicabilidad de la obra, no abrigaba dudas».

Ven mis honorables colegas que estas opiniones merecen algun respeto; que delante de la falta de estudios i en presencia de estas opiniones que dicen que la obra es realizable, un poder público como el Senado, antes de autorizar que se emprenda la construccion de las dársenas, necesita por lo ménos meditar un poco, pensar que hai que estudiar algo i que no se puede absolutamente proceder a la lijera.

Se ve aquí una cosa curiosa. Se habla aquí de fangos en la bahía de Valparaiso de profundidades indefinidas.....

¿Cree la Cámara que esta asercion o idea que se admite aquí está fundada en algun hecho, en alguna observacion?

Pues señor, a mí se me ha hecho la objecion de que no se conoce la profundidad del fango en la bahía de Valparaiso, i de que serian mui costosos los sondajes para averiguarlo.

I debo decir a la Cámara que estas dificultades nacidas del desconocimiento de la cantidad de fango vienen del principal ayudante del señor Kraus, del que hizo los sondajes.

De modo que cuando se habla de la infinidad de fango se habla de una cantidad desconocida. I hai otros detalles así, que hacen llegar a la conclusion de que esto no se estudió, no se vió.

Pero, se dice ¿Cómo hacer obrar de este

jénero en profundidades como las que se alcanzan en la bahía de Valparaiso? En qué parte se ha trabajado a tanta profundidad?

He tenido la curiosidad de estar viendo muchos puertos, casi todos los que se han construido. Lo que no he visto es la profundidad de los tajamares de Trieste, que segun me han dicho, asciende a veintinueve brazas de agua, es decir, una hondura casi mayor de la que habria en Valparaiso.

Pero, no hagamos caudal de esto. En materias técnicas sobre construcciones ¿quién puede afirmar que no se puede hacer esto o aquéllo? Dos o tres años ántes de construirse la torre Eiffel, era un principio de ingeniería que las obras de fierro no podian elevarse mas de cien metros: prácticamente se ha demostrado el error del principio. pues aquella torre llegó a trescientos metros. Tres o cuatro años ántes de empezarse el puente del Forth, se decia que las vigas de fierro no podian exceder de cierta dimension determinada; i ahí está ese puente con vigas de un largo cinco veces mayor. En materia de ferrocarriles, en la época de la construccion de la línea entre Copiapó i Chañarillo, se tenia por cierto que las gradientes no podian exceder de un cuatro por ciento, i sin embargo en ese trayecto hai gradientes de cinco i medio por ciento. ¿Qué prueba todo eso? Que no se puede hablar así no mas de lo que no se puede ver en materia de ejecucion de obras.

¿Qué es lo que se necesita para hacer un tajamar, un quiebra olas? Alguien ha escrito o me ha dicho, que solamente se necesitan estas tres cosas: tiempo, piedras i presidarios.

Con estos tres elementos, señor Presidente ¿será mui costoso el tajamar de Valparaiso? No lo sé. Pero ¿valdria treinta i cinco millones de pesos? ¿Valdria cuarenta i cinco millones, valdria cincuenta i cinco millones? Pues bien, yo votaria los cincuenta i cinco millones con tal de tener un puerto en esa forma.

¿Quién nos ha dicho cuánto costaria? Lo único que sabemos es lo que nos ha dicho el ingeniero Levêque. lo que nos ha dicho el ingeniero Salazar, i eso no es como para que desistamos de la obra; i mientras no se nos presente un estudio que demuestre que natural i económicamente hai imposibilidad de hacerla, debemos estimar que ella es practicable.

¿No tenemos los tres elementos, tiempo, piedras, presidarios?

I aquí permítame la Cámara una digresion.

He oido por ahí que ese proyecto ha cambiado de carácter, o que han cambiado las condiciones de su ejecucion. Porque los salarios han subido, se dice, i en una obra de esta naturaleza, la cuestion de salarios es importantísima.

Pero, yo me permito preguntar ¿i los criminales del pais, la poblacion que llena nuestras cárceles, no sirve ni para esto? Vamos a perseverar en el sistema de formar ebanistas, obreros de zapaterías, obreros del arte superior, para competir con los artesanos de la vida libre, en lugar de hacer presidarios a los presidarios? Los tajamares de naciones estranjerias, a lo ménos en otros tiempos, se han construido con presidarios, i me imagino que eso tambien se hace el dia de hoy. Yo recuerdo que no hace mucho tiempo, en momentos de curiosidad, o mas bien en mi afan de conocer ciertas cosas, leyendo sobre los proyectos de mejoramiento en Jibraltar, en la India en Wei Hai-Wei, i en otras partes, he encontrado que se proyectaban edificios para los condenados. I me he dicho, si en todas partes se proyectan edificios para los criminales, es porque se les hace trabajar en esta clase de obras.

Punto es este, señor Presidente, que puede considerarse, i que en mi concepto debe considerarse.

El resumen de lo que digo es lo siguiente. La obra natural del puerto de Valparaiso es el tajamar, el tajamar que cierra por el norte su bahía. Esto me parece el primer punto, i en el cual no cabe discusion. Pero, siendo ésta la obra natural, resulta que no se la ha estudiado todavía, i que aprobando el actual proyecto sin mas trámites, sin mas antecedentes, sin nuevos estudios, es posible que lleguemos a hacer dos dársenas en Valparaiso, una en el Barón i la otra en las Habas, pero esto no es lo mas conveniente, o al ménos no es lo mas prudente.

En esto no cabe discusion en principio.

I siendo así resulta que esta obra no se ha estudiado, i que no conviene por lo tanto aprobar el proyecto que discutimos sin tener mayores antecedentes.

No es conveniente, a lo ménos no es prudente, hacer dos dársenas, una en el Barón i otra en las Habas, que van a importar, segun presupuesto, treinta i cinco millones de pesos, i que calculando pru-

dencialmente, importarán mas de cincuenta millones, sin que haya estudios que manifiesten que esto es lo mejor, o que no debe hacerse el rompe-olas, obra que seria realmente una defensa real del puerto.

Si se aprueban estas obras la bahía nada ganará, va a quedar como está ahora, abierta a todos los vientos i dando ocasion a toda clase de peligros.

¿Podemos aprobar esto sin estudiar aquello? I todavía con la circunstancia de que esas obras consulan solo el presente, no miran el porvenir.

Sé que se han repartido dibujos que demuestran gráficamente que ahí van a poder albergarse hasta sesenta naves. Pues bien, yo he investigado el punto con personas experimentadas i se me ha contestado lo siguiente: «Puede usted afirmar sin temor de ser desmentido con fundamentos, que en esas dársenas no caben mas de treinta naves.

De manera, señor Presidente, que estamos espuestos a gastar una cantidad enorme de dinero para un fin relativamente pobre para dejar el problema de la defensa de Valparaiso sin resolverse, o resuelto solo por treinta o cuarenta años. I obras de esta naturaleza no se hacen, no deben hacerse para unos cuantos años; ellas deben servir a lo ménos para varias jeneraciones.

No soi yo de los que se sienten muy alentados ni de los que creen en un progreso rápido e inmediato en nuestro pais. Lo digo con franqueza; pero tambien creo que con los años llegará si no a una situacion floreciente a lo ménos a un estado de menor desorganizacion que el actual.

No ha de continuar en esta situacion perpetuamente; i si no nuestra jeneracion, la de nuestros hijos con mas sentimiento en el alma i con mas jugo en el cerebro, verán o impulsarán su progreso i contribuirán al desarrollo de uno de los paises, por su naturaleza, mas ricos del mundo, que no necesita sino un poco de sudor, un poco de trabajo, el ahorro de un centavo para producir el ciento por uno.

Pero, por poco que nuestro pais progrese, por lento que sea su desarrollo, me parece que es indudable que dentro de algunos años de muy poco nos servirán esas pequeñas dársenas.

Se me dirá que hai el pensamiento de ir reconstruyendo poco a poco otras pequeñas dársenas pegadas a la costa.

Tenemos entónces que por el presente

a la presentacion, discusion i aprobacion de este proyecto? ¿Se ha exigido por alguien estudio i meditacion acerca de él? No; ha habido hasta irritacion porque se le discute i ha acontecido que los funcionarios públicos, que serian principalmente responsables del fracaso de una obra como ésta, han sido los primeros en exigir que no se la discuta; i ha llegado el caso, lo digo con pena, de que uno de estos funcionarios ha advertido a algunas personas pertenecientes al servicio público que mira con profundo disgusto que se discuta o se manifiesten opiniones contrarias al proyecto. Se ha querido llevar el negocio a tambor batiente, se ha querido que sea aprobado porque viene cubierto con el nombre de un ingeniero de reputacion universal.

Cuando he estado viendo i palpando esto, no crean mis honorables colegas que me he estrañado; pero, sí, me he hecho esta reflexion: mui grande es el descenso a que hemos llegado no solo en el manejo de los negocios públicos, sino tambien en nuestro estado social.

¿Qué significa esto? ¿Se ha acostumbrado al pais de tal modo ya a ver que se arrojan sus millones por la ventana, que negocios de tanto valor se quiere que se despachen sin discutirse, sin estudiarse? ¡Ah, señor! todo esto es bien penoso.

Yo, sin embargo, voi a discutir este punto, agregando esta otra consideracion: que si hai obras de esta clase, obras hidráulicas, de formacion de puertos, que no hayan tenido estensos estudios, es esta de Valparaiso. Valparaiso no se encuentra en la situacion de Constitucion, en la de Talcahuano, en la de ningun otro de nuestros puertos. Constitucion, por ejemplo, tiene estudios desde 1843.

Nuestros Gobiernos vivieron preocupados, hasta la conclusion de la línea férrea de Santiago a Talcahuano, de la construccion de la via del Maule, via necesaria, i se hicieron estudios por distinguidos ingenieros, i en los últimos años por los señores Levêque i Cordemoy, que presenciaron personalmente los fenómenos de la ria. Talcahuano tiene dos estudios, el primero hecho por el señor Cordemoy i el otro por el mismo señor Kraus. En los demas puertos acontece mas o ménos lo mismo. Pero en Valparaiso no hai mas estudio real i verdaderamente hecho, con la responsabilidad de la autoridad pública, que éste que se nos presenta aquí.

No hai mas; i es un estudio parcial so-

lamente, como luego lo hemos de ver; no es un estudio de mejoramiento del puerto de Valparaiso, sino de ciertas obras que resolvió alguien que se hicieran ahí. Todavía, este estudio no se ha hecho presenciando el señor Kraus los fenómenos marítimos i naturales de aquel puerto, porque esta inspeccion la hicieron otros ojos.

Yo no creo que la inspeccion personal sea un elemento mui esencial, pero sin duda es de considerable importancia en esta clase de obras. Es un estudio cuyos datos no son siempre buenos, cuyas investigaciones no han dado siempre los resultados que debian dar, i sin embargo con él se resuelve un problema importante por la naturaleza de las obras, por la cantidad de millones que demanda su ejecucion, i trascendental tambien en el sentido de que si las obras fracasan, pasarian seguramente larguísimos años ántes de intentar de nuevo mejorar el puerto de Valparaiso. De modo que en esta cuestion tenemos comprometida la subsistencia misma del puerto, tal puede decirse.

Recordaré todavia un elemento mas, porque quiero hacer resaltar aun fuera de esta Cámara el triste criterio con que hemos estado procediendo. Viene todavia este asunto en una época en que nos encontramos delante de obras públicas necesarias, que imponen desembolsos mui considerables. ¿Tendremos que hacer el ferrocarril lonjitudinal hácia el norte? Me parece que los señores Senadores dirán que sí, porque responde a la idea de la unificacion del pais, ya que no es posible estar viviendo en islas, comunicándonos solo por mar. ¿Quién puede dirijirse de Santiago a la Serena por tierra? Nadie. Tenemos entonces la isla de Coquimbo, cuya capital es la Serena. ¿Quién va de ahí a Copiapó por tierra? Nadie tampoco. Tenemos así la isla de Atacama, cuya capital es Copiapó. I a Antofagasta, ¿quién puede llegar por tierra? ¿I a Tarapacá? Son pues, otras tantas islas. ¿Se puede formar así una nacion? No.

De manera que el ferrocarril lonjitudinal, queramos o no queramos, es algo que debemos por fuerza realizar, i nó para las kalendas griegas, como vulgarmente se dice, sino en época mas o ménos próxima, sobre todo si hemos de fijarnos en el desarrollo de la industria fundamental en el pais.

¿Cuánto cuesta ese ferrocarril? Estrechando los cálculos, en las situaciones

mas favorables, que seguramente no serán las reales, ochenta a noventa millones de pesos, probablemente cien millones.

Es una idea ya afirmada la prolongación de la línea férrea por el sur hasta Puerto Montt. ¿Cuánto cuesta la conclusión? Lo ménos, veinte millones. I llevamos cien millones.

¿Vamos a dejar inconclusos los ferrocarriles contratados en 1888? Me imagino que mis honorables colegas, a una, diran que nó. ¿Cuánto se necesita para rematar estas obras? Otros veinte millones. I van ciento veinte millones.

¿Vamos a quedar con los puentes provisionales de las viejas líneas férreas del país? Vamos a quedarnos para siempre con los galpones en las estaciones, con las líneas abiertas, sin material rodante? ¿Cuánto habrá que gastar para poner lo existente en buen pié de explotación? Cuando ménos diez millones, me parece. I van ciento treinta millones.

¿No hacemos a Talcahuano? Note bien la Cámara, Talcahuano significa un ahorro en el presupuesto de dos a tres millones de pesos al año, porque, gracias a él, no necesitaríamos tener armado todo nuestro material a flote. Esto cuesta trece millones de pesos oro. Van ciento cuarenta i tres millones.

¿Dejamos a Constitución? En el puerto del centro del país, es la obra mas capital que existe para el desarrollo agrícola de la zona desde el Cachapoal al Bio-Bio, la parte mas rica del país. Son siete millones. I llegamos ya a ciento cincuenta millones.

¿La edificación escolar se hace? o dejamos que se siga gastando un millón o mas por año en beneficio de la industria de arrendamientos de locales para escuelas.

¿A qué seguir? seria cosa de no acabar nunca.

Nos encontramos, pues, en presencia de necesidades ineludibles fuera del presupuesto ordinario de la nación que asciende a doscientos millones de pesos, sin contar las obras de Valparaíso. En esta situación, sin un consejero sobre materias de importancia técnica, se nos pide que no discutamos i hai indignación porque se discute este proyecto. I a la cabeza de este movimiento se encuentran. . . . no quiero referirme a los señores Ministros.

El señor IBÁÑEZ (Ministro de Hacienda).—Lo celebro, porque iba a hacer una observación a Su Señoría.

El señor MAC-IVER.—Mis censuras nunca son personales, me voi separando insensiblemente de las luchas políticas partidaristas, para mirar los negocios de mi país de una manera que yo considero a mayor altura.

I bien, a la cabeza de esas exigencias que se comprenden en la impaciencia de los interesados, que se comprenden en las aspiraciones locales de mejoramiento, que son esplicables en Valparaíso, a la cabeza de este orden de cosas está el Gobierno del país.

El señor IBÁÑEZ (Ministro de Hacienda).—Yo debo declarar que celebraré vivamente que este asunto se discuta con la amplitud con que se discute en la Cámara de Diputados i además que tome parte en este debate una persona de la ilustración de Su Señoría i con toda la latitud que pueda ser necesaria i conveniente.

El señor MAC-IVER.—Agradezco mucho al señor Ministro i me alegro de que Su Señoría crea i vea que es indispensable discutir este negocio bajo todos sus aspectos.

Yo voi a discutirlo bajo uno solo de esos aspectos i he de hacerlo, porque creo que sería una verdadera debilidad de parte de los que tienen, como tenemos nosotros, una responsabilidad moral, no señalar los vacíos que puede tener este proyecto.

No voi a hablar de materias técnicas; pero si, cabe apreciar qué es lo que exige una localidad, qué condiciones debe tener un puerto como Valparaíso. Eso entra en el criterio de los que se creen con cierto buen sentido acerca de las necesidades públicas. No votaríamos nosotros obras públicas si no fuéramos capaces de apreciar las condiciones de utilidad i necesidad de esas obras.

La necesidad i utilidad de mejorar el puerto de Valparaíso está fuera de toda discusión. Hai una necesidad i conveniencia, superiores todavía en mi concepto a la de abaratar el tráfico i es la de evitar la demora i ganar tiempo en las operaciones marítimas i comerciales.

Pero me mueve a reconocer esta necesidad algo mas que eso: el deber de resguardar las vidas, el que no se ahogue la jente en el principal puerto de la República. Hai aquí un asunto de humanidad, casi diría de decoro nacional. Declaro que me duele, me avergüenzo cuando veo naufragar embarcaciones sobre sus anclas en

el puerto de Valparaiso i ahogarse la jente en el principal puerto de Chile.

Por eso votaré el proyecto sin mirarlo bajo su aspecto económico.

Bien entendido, por supuesto, que ha blo dentro de cierto límite. Así no sería posible, por ejemplo, votar ochenta o mas millones, aunque fuera mui útil la obra a que se destinaran, porque no tenemos capacidad financiera para tanto, i el pais sufriría en sus intereses jenerales.

Esta obra de que se trata i que ahora se presenta al debate debió hacerse cuarenta años atras, cuando se concluyó el ferrocarril de Santiago a Valparaiso. Debíó haberse iniciado, por lo ménos, hace veinte años, cuando terminada con felicidad nuestra guerra con el Perú, nuestras arcas comenzaban a rebosar, i cuando las facultades financieras del pais comenzaban a mirarse bajo un aspecto que tenia algo de fantástico. Pero no se pensó en ese momento siquiera en hacerlo. ¿Por qué? No lo sé.

Quien vaya a averiguarlo puede caer en el vacío, si es que no llega a una causa un poco pueril.

No sé si a mis honorables colegas, pero a mí desde niño se me enseñó a creer que las costas de Chile estaban cubiertas de puertos de primer órden, de los primeros puertos del mundo, i declaro francamente que yo he crecido creyendo eso. Solamente ya con algunos años vine a abrir los ojos i a ver que no teníamos puerto ninguno. I mientras se hacia Buenos Aires, mientras se hacia la gran dársena del Callao, mientras fuera de la América del Sur se hacian puertos a centenares, nosotros no nos acordábamos de que debíamos hacer nuestros puertos, i que la naturaleza no era tan pródiga para darnos puertos hechos. Si no se acepta esto como causa de nuestro abandono, no sé como pueda esplicarse.

Yo acepto la construccion de este puerto, a pesar que bajo el aspecto económico no es el mejor que hai en Chile, i que, bajo el aspecto comercial, tampoco se impone la obra.

Es indudable que Talcahuano, que nos ahorraria dos o tres millones de pesos al año, habia de tener preferencia, bajo el aspecto fiscal, sobre Valparaiso. Es incuestionable que Constitucion, que desarrollaria un territorio enorme i que serviría a una estension considerable del pais, económicamente, convendría mucho mas hacerlo ántes que Valparaiso.

Es incuestionable que se ahorraria mucho dinero si estableciéramos nuestro tráfico marítimo en Quintero, i aun en Coquimbo, con un nuevo ferrocarril.

Pero, ni en Talcahuano, ni en Constitucion, ni en Quintero, ni en Coquimbo hai ciento cincuenta a doscientos millones de pesos en valores.

El señor LATORRE.—Talvez costaria eso mas de trescientos millones de pesos.

El señor MAC-IVER.—De manera que si se dislocara a Valparaiso, llevandó el puerto a otra parte, lo probable es que se adelantaria en mucho los intereses jenerales del pais; pero en cambio, se perderian en Valparaiso cincuenta o cien millones de pesos; i no me parece que haya poder público alguno que tenga facultad o derecho de dañar intereses tan considerables cuando no hai razones mucho mas considerables todavía para ello.

Llego, pues, a esa conclusion: que hemos de estar de acuerdo todos en la conveniencia i necesidad de hacer el puerto de Valparaiso. Me parece tambien que hemos de estar de acuerdo en que debemos contemplar otra obra mas que con criterio económico i financiero, con un criterio mas ámplio, mas jeneral, mas elevado, con un criterio moral.

De manera que lo que hai que estudiar es lo siguiente: cuáles son las obras que pueden i deben hacerse en Valparaiso, considerando nuestros recursos, las condiciones naturales de aquella rada, el desarrollo futuro de Valparaiso i el desarrollo futuro del pais.

Ideas sobre esto han abundado; pero, jeneralmente se han concentrado en dos: una que se podria llamar idea del pasado i otra que se podria llamar idea del presente.

He visto un informe de la Cámara de Diputados del año 1862, segun me parece, que lleva la firma de nuestro distinguido colega, señor Barros Luco, en que se indicaba, lo que parece natural, un tajamar en la bahía de Valparaiso, cerrar la bahía.

Con posterioridad, en 1892, un ingeniero mui distinguido por su intelijencia i sus conocimientos, un técnico i profesional en la materia, don Alfredo Levêque, que fué contratado en años anteriores por nuestro Gobierno para estudiar el puerto de Constitucion, presentó otro proyecto sobre la misma base: un tajamar frente a la bahía de Valparaiso.

Con posterioridad a esos estudios, no se yo por qué causas, esta idea sufrió una

variedad i se comenzó entónces a proponer dársenas, molos de abrigo frente a la bahía de Valparaiso.

No escaseó la idea de llevar el puerto fuera de Valparaiso, a Reñaca, Viña del Mar; una dársena en el Matadero, en la estacion del Baron, en el otro extremo de la bahía, en las Habas.

En este estado del asunto i de las ideas i en vista de ciertas dificultades que parece se presentaron para pronunciarse sobre alguno de los proyectos que llegaban al Congreso o al Gobierno, se resolvió hacer un estudio por cuenta del Gobierno mismo, i para este efecto, se contrató a un ingeniero que habia venido aquí como profesor de hidráulica i que habia estado despues empleado en la construccion del dique de Talcahuano, se contrató con este objeto:

Hé aquí una cláusula de este contrato: «Entre los abajos suscritos, don Aurelio Bascuñan, Encargado de Negocios ad interim de Chile en Francia de una parte, i de otra don Jacobo Kraus, Director de la Escuela Politécnica de Holanda, se ha convenido lo siguiente:

«Artículo 1.º Don Jacobo Kraus confeccionará i entregará a la Legacion de Chile en Francia los planos completos, con sus detalles i especificaciones, para la construccion de una dársena comercial en el puerto de Valparaiso, en el modo i forma en que hizo los planos i especificaciones para el puerto comercial i militar de Talcahuano».

I el señor Kraus cumplió con su contrato. Mandó una comision de ingenieros, vino en seguida él, estudió el lugar donde colocar la dársena, i presentó su proyecto de dársena, o de dársenas, en Valparaiso.

¿En qué consistia este proyecto?

Lo saben todos los señores Senadores: en una dársena en las Habas, la realizacion de un proyecto que habia adelantado la Compañía de Diques, cuya idea corresponde a nuestro glorioso almirante don Luis Uribe; en la construccion de otra dársena en el Baron; i finalmente en la reconstruccion, en condiciones sólidas, de lo que se llama el malecon de Valparaiso. Estas son las tres obras que encierran el proyecto.

En lo que respecta al puerto, a Valparaiso mismo, a lo que llamaremos su bahía, eso queda como al presente, sin abrigo de ninguna especie.

¿Es esto todo lo que necesita Valparaiso?

Son estas las obras que exige el futuro desarrollo de ese puerto, las que anhelamos todos los que queremos que haya realmente un puerto en Valparaiso? Por mi parte, yo digo que no. Yo opino que el puerto de Valparaiso debe hacerse como se hacen todos los puertos del mundo, que debe hacerse un abrigo, que debe hacerse una bahía buena donde hai una bahía mala.

¿Dársenas? Las dársenas son, señor, la resultante, las obras posteriores, que se hacen en los puertos despues de tener el abrigo.

Lo primero es el tajamar frente a Valparaiso. Declaro a mis honorables colegas que he estudiado, o he mirado casi uno por uno todos los puertos que se han construido desde Cherburgo i Plymouth hasta el proyecto de mejoramiento del puerto fluvial del Rosario en la República Argentina, i no he podido ver en los puertos de mar, salvo en bahías de abrigo incuestionable, nada parecido a lo que se nos presenta. En todas partes he visto afuera el tajamar, al quebra-olas, i adentro las dársenas. En los puertos de rio, en los puertos para fines enteramente comerciales, no marítimos, ahí sí que vienen las dársenas; en el Rosario, por ejemplo, o en el Callao; pero no en Valparaiso, ántes de hacer el abrigo.

Con el proyecto actual se disloca el puerto. ¿Creen los señores Senadores que hai conveniencia en llevar el tráfico de mar, el comercio, a los dos extremos de Valparaiso? ¿La ciudad no sufre, no sufren los valores con aquello? Me parece que se echa en olvido el gran inconveniente que puede presentar eso de llevar demasiado léjos el fondeadero. ¿No puede tener este cambio un efecto considerable sobre los valores radicados en la ciudad? Se me dirá que la depreciacion que se sufra en una parte se compensará con la valorizacion que se obtenga en otra. Sí, digo yo, pero estas compensaciones, económicamente, no son buenas. I si no es así ¿qué mal traeria jugar diez mil pesos a las cartas o a los dados, cuando el dinero no se pierde, sino que pasa del bolsillo de Pedro al de Juan o Diego? Toda dislocacion de valores es mala. De modo que debe buscarse la centralizacion, debe dejarse el puerto donde está, i únicamente mejorarlo.

En seguida, ¿creen mis honorables co

Ovalle i Tomas Stillman, en que piden permiso i garantia de cinco por ciento para construir un ferrocarril entre la estacion de Graneros i el fundo Los Chacayes.

1888

16 DE AGOSTO

6.º Solicitud de don Enrique Vergara Montt en que pide permiso para construir i esplotar las líneas férreas de Cabildo a la Paloma i ramales de Ligua a Papudo, de Pedegua a Petorca, de Limahuida a Salamanca i de la Paloma a las Juntas, bajo ciertas condiciones.

1899

8 DE JUNIO

7.º Solicitud de los señores don Eduardo Vial i Ward H. Farrington, sobre permiso i otras concesiones para construir un ferrocarril entre Santiago i Las Condes.

10 DE JULIO

8.º Solicitud del señor La-Motte du Portail en que pide ciertas concesiones para formacion de un puerto en San Antonio o cerca de él i construccion de una red de ferrocarriles desde el puerto que se formará hasta la línea central.

1900

10 DE JULIO

9.º Solicitud de los señores Mannheim i Kundson en que piden permiso para construir un ferrocarril de Juncal a Las Cuevas.

Sala de Comisiones, 17 de agosto de 1904.—*R. Barros Luco.*—*Pedro Montt.*—*R. Rozas*».

Se dió por aprobado con el asentimiento tácito de la Sala.

I siete informes mas de la misma Comision relativos, respectivamente, a las solicitudes de gracia que a continuacion se espresan:

De doña Ester, doña Clarisa i doña Josefina Labbé, presentada en julio de 1884, en la que piden pension de gracia;

De doña Jacoba Espinosa, viuda de don Claudio Martínez, comandante de policia de Caracoles, presentada en agosto de 1887, en la que pide pension de gracia;

De don Guillermo Frink, presentada en julio de 1888, en la que pide se le declare de abono para los efectos de su jubilacion los veintiocho años i meses que sirvió el cargo de ingeniero de Gobierno;

De doña Dolores Aldunate, viuda de don Juan Cádiz, empleado de los telégrafos del Estado, presentada en agosto de 1888, en la que pide pension de gracia;

De don Antonio Pascual Cárdenas, guarda interventor de la Aduana de Caleta Buena, presentada en julio de 1890, en la que pide abono de tiempo para los efectos de su jubilacion;

De don Toribio Sánchez, administrador de correos jubilado de Chiloé, presentada en diciembre de 1893, en la que pide se declare que los dos años i meses que sirvió el cargo de Intendente de dicha provincia, deben computársele para los efectos de su jubilacion; i

De don Santiago Forratal, ex-jefe de la estacion de Curicó, presentada en julio de 1894, en la que pide pension de gracia.

Pasaron a la Comision Revisora de Peticiones.

Antes de entrar a la órden del dia, el señor Ministro de Relaciones Exteriores pidió que se destinaran quince minutos de la primera hora de la sesion de mañana, al despacho de los proyectos de lei que conceden suplementos a los ítem 30, 33, i 35 de la partida 5.ª «Gastos variables jenerales», i al ítem 105 de la partida 17, «Imprevistos» del presupuesto de Relaciones Exteriores, i al ítem 524 de la partida 29 del presupuesto de Colonizacion.

El señor Tocornal espuso que como la sesion de mañana estaba destinada a la discusion del proyecto sobre mejoramiento del puerto de Valparaiso, Su Señoría aceptaba la anterior indicacion en la intelijencia de que la Sala no se ocuparia sino durante quince minutos de los proyectos de suplementos a que se habia referido el señor Ministro de Relaciones Exteriores.

El señor Mac-Iver pidió se oficiara al señor Ministro de Industria i Obras Públicas a fin de que se sirva enviar a la Cámara los siguientes documentos:

«Copia del presupuesto de los Ferrocarriles del Estado, i de las inversiones detalladas de 1903; i

Copia del mismo presupuesto de 1904 i de la inversion detallada hasta el 31 de julio último».

Se acordó dirigir el oficio respectivo a

nombre del honorable Senador de Nuble. El señor Balmaceda usó en seguida de la palabra para llamar la atención del Gobierno a la necesidad de crear una escuela la mista en el pueblo de la Noria.

El señor Ministro del Interior espuso que transmitiría al señor Ministro de Instrucción Pública las observaciones del honorable Senador de Tarapacá.

Terminados los incidentes se dió por aprobada, con el asentimiento tácito de la Sala, la indicación formulada por el señor Ministro de Relaciones Exteriores.

Entrando a la orden del día, se puso en discusión jeneral el proyecto de lei, remitido por la Honorable Cámara de Diputados, sobre contratación de las obras de mejoramiento del puerto de Valparaíso 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 Mac-Iver usó de la palabra para hacer algunas observaciones acerca de este negocio i espresó que, en su concepto, él no está debidamente estudiado.

Se suspende la sesión.

A segunda hora, el señor Mac-Iver continuó desarrollando sus observaciones i terminó su discurso.

Siendo avanzada la hora, se levantó la sesión».

Se dió cuenta:

1.º Del siguiente oficio del señor sub-Secretario del Ministerio de Guerra:

«Santiago, 13 de agosto de 1904.—A petición verbal del señor Senador don Enrique Mac-Iver, hecha al señor Ministro, tengo el honor de remitir a Ud. veintiocho tomos de decretos correspondiente al Ministerio de Guerra i dos al de Marina, en que figuran, con sus antecedentes los decretos supremos otorgados a favor de las personas que hicieron la campaña al Perú en 1838-1839.

Ruego a Ud. se sirva acusar el recibo correspondiente, según la relación adjunta.

Dios guarde a Ud.—*Pedro N. Cruz.*—Al señor don Francisco Carvallo Elizalde, Secretario del Honorable Senado».

Al archivo.

2.º De los siguientes oficios de la Cámara de Diputados:

a) «Santiago, 17 de agosto de 1904.—La Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar el proyecto de lei, remitido por el

Honorable Senado, que concede permiso a los tenientes señores Ismael Gómez Ríos i Ricardo Olea Rivas para que puedan prestar sus servicios a las órdenes del Gobierno del Ecuador, intercalando en el artículo 1.º despues de la frase «Concédesse permiso» esta otra: «hasta por el término de cinco años».

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestación a su oficio número 51 de 19 de julio próximo pasado, acompañando los antecedentes respectivos.

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

Se tomó resolución sobre ella.

b) «Santiago, 19 de agosto de 1904.—La Cámara de Diputados ha dado su aprobación al siguiente

PROYECTO DE LEI:

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

Tengo la honra de comunicarlo a V. E. acompañando los antecedentes respectivos.

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

Para segunda lectura.

3.º De nueve informes de la Comisión de Gobierno, relativos, respectivamente, a las siguientes solicitudes:

De don Pedro Alvarez, conductor de trenes de pasajeros, en la que pide se le acuerde el derecho de jubilar.

Para tabla.

De don Severo Valenzuela Arangua, inspector de obras de arte de la línea férrea de Parral a Cauquenes, en la que pide pensión de gracia.

A la Comisión Revisora de Peticiones.

De la Municipalidad de Chillan, en la que pide que se anexasen a dicho territorio municipal las subdelegaciones 6.ª, 14 i 15 del departamento del mismo nombre.

Se mandó pasar a la sección de minas i geografía de la Dirección de Obras Públicas para que esta oficina la tome en consideración, junto con los demás asuntos análogos, pasados por esta Cámara con oficio de fecha 15 de mayo de 1902.

De doña Natalia Espinosa, viuda de don Máximo Valenzuela Jil, oficial de pluma de la Secretaría de la Cámara de Diputados, en la que pide pensión de gracia.

A la Comisión Revisora de Peticiones.

De don Francisco Castañeda, en la que pide que su pensión de veintinueve pesos

mensuales, que disfruta como vacunador jubilado, le sea abonada con un aumento proporcional a la diferencia que tiene al presente la moneda corriente con relacion al valor intrínseco de la misma a la fecha en que obtuvo su jubilacion, o en su defecto se le aumente dicha pensión en la cantidad que se considere equitativo.

A la misma Comision.

De doña Secundina Alfaro, viuda del servidor jubilado don Ramon San Martin, en la que pide seguir gozando de la pensión que disfrutaba su finado esposo.

A la misma Comision.

De don Vicente Urbistondo, guarda-almacenes de los Ferrocarriles del Estado, en la 3.ª Seccion, en la que pide se le conceda el derecho a jubilar con sueldo integro.

A la misma Comision.

I de haber tomado en consideracion los siguientes proyectos de lei despachados por la Honorable Cámara de Diputados:

El que concede, por gracia, al empleado municipal don David Acosta el derecho de gozar de la gratificacion que acuerda la lei de 14 de setiembre de 1896.

A la Comision Revisora de Peticiones.

I el que autoriza al Presidente de la Republica para pagar a don Lorenzo Miranda Avila, ex-subdelegado de Caracoles, el sueldo que dejó de percibir desde el 1.º de febrero de 1892 hasta el 25 de enero de 1893, por no haberse consultado fondos en los presupuestos respectivos.

A la misma Comision.

4.º De una solicitud de don Carlos Jarvis V., capitán de Ejército, en la que pide, por gracia, se le conceda de abono, para los efectos de su retiro, la mitad del tiempo que permaneció fuera del Ejército.

A la Comision de Guerra.

El señor LAZCANO (Presidente).—Si parece a la Sala se puede considerar la modificacion introducida por la Honorable Cámara de Diputados en el proyecto que concede permiso a dos oficiales del Ejército para prestar sus servicios como instructores en el Ejército del Ecuador, a que se acaba de dar lectura.

Acordado.

El señor SECRETARIO.—La única modificacion introducida por la Cámara de Diputados consiste en fijar por cinco años la concesion de este permiso.

El señor LAZCANO (Presidente).—Si no se pide votacion, se dará por aprobada esta modificacion.

Aprobada.

¿Algún señor Senador desea usar de la palabra?

El señor ROZAS.—Pidió la palabra, señor Presidente.

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

El señor ROZAS.—Ruego al señor Secretario que tenga a bien dar lectura al oficio con que se remite los datos pedidos por el señor Mac-Iver.

El señor SECRETARIO.—Dice así:

«A petición del señor Senador don Enrique Mac-Iver, hecha al señor Ministro, tengo el honor de remitir a Ud. veintiocho tomos de decretos correspondientes al Ministerio de Guerra i dos al de Marina, en que figuran, con sus antecedentes, los decretos supremos otorgados a favor de las personas que hicieron la campaña al Perú en 1838 i 1839».

El señor ROZAS.—Yo no puedo suponer que haya sido la intencion del honorable señor Mac-Iver hacer trasladar al Senado todo el archivo del Ministerio de Guerra i Marina; son treinta tomos voluminosos.

Rejistrando los antecedentes de este proyecto encuentro que en la sesion de 26 de agosto de 1902, el honorable señor Mac-Iver hizo la observacion de que de ninguna manera pretendia estorbar la aprobacion de ese proyecto; al contrario, estimaba como un deber conceder alguna recompensa siempre que fuera moderada i en relacion con los servicios de aquellos militares.

En virtud de esta observacion, el honorable señor Ballesteros pidió que pasara a comision i cuando se presentó el nuevo informe, se hizo notar que habia entre esos sobrevivientes algunos que eran desertores i que tenian causas o procesos que se ventilaban en el Ministerio de la Guerra. Se pidió informe al Ministerio de la Guerra sobre el particular, i una vez obtenido ese informe, se eliminaron los que figuraban indebidamente.

Han transcurrido dos años, se ha llevado el asunto a las sesiones secretas i el señor Mac Iver viene a pedir que se traiga este espediente de treinta tomos para investigar esos hechos.

Se trata solamente de dos espedientes que se relacionan con aquellos individuos que el señor Mac-Iver creia que estaban sindicados de desertores. Lo demas seria poner una lápida mortuoria eterna sobre un asunto que por sí mismo es sencillo.

Siento mucho que el señor Mac-Iver no esté presente, porque creo que no aceptará que se traiga aquí todo el archivo del Ministerio de Guerra.

De manera que yo propondría que se oficiara al señor Ministro de Marina manifestándole que lo único que ha pedido el señor Mac-Iver públicamente, según el «Boletín», son los expedientes que se relacionan con los individuos que se dicen desertores i que figuran en el proyecto aprobado por la Cámara de Diputados i que están incluidos en otro oficio que vino del Ministerio de Guerra.

Estos expedientes dilatorios no favorecen al Senado ni a nadie. Es necesario pronunciarse sobre este asunto. Formulo, pues, indicación para que se devuelvan esos tomos al Ministerio i se traigan los dos expedientes a que me he referido.

El señor CASTELLON —Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor CASTELLON. —Yo siento tener que oponerme a la indicación que hace el honorable Senador. Me parece que lo más conveniente sería esperar un momento hasta que llegue el señor Mac-Iver para que se vea cuál ha sido el alcance de la indicación que ha hecho. Entónces, de comun acuerdo, se podrá formular la indicación.

El señor ROZAS. —Está bien; esperaré que llegue el señor Mac-Iver.

El señor LAZCANO (Presidente). —En la mañana de hoy he recibido un telegrama de Vichuquen, anunciándome que el estero que rodea la población, con su enorme crecida, ha invadido i derribado gran parte de los edificios de esa ciudad, lo que ha dejado a mucha jente pobre necesitada de auxilios de parte del Gobierno.

Rogaría por esto al señor Ministro de Relaciones Exteriores se sirviera llamar la atención del señor Ministro del Interior sobre el particular, para que, previas las informaciones del caso i si este hecho resulta exacto, se dicten las medidas necesarias a fin de que las jentes pobres i desvalidas que han perdido sus hogares reciban algún auxilio.

El señor BELLO CODESIDO (Ministro de Relaciones Exteriores). —Con el mayor gusto transmitiré a mi honorable colega del Interior el deseo que ha manifestado el honorable Presidente, i puedo asegurar que si el señor Ministro tiene noticias de

los hechos a que Su Señoría ha hecho referencia, se habrá apresurado a remediar esas necesidades i a atender a la jente desvalida.

El señor LAZCANO (Presidente). —Doi las gracias al señor Ministro.

El señor SECRETARIO:

«Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados:

Para atender a los gastos que demanda la defensa de los juicios sobre cobro de deudas fiscales i contratación de agentes especiales, destina el ítem 524 de la partida 29 del presupuesto del Ministerio de Colonización, del año actual, la cantidad de quince mil pesos.

Los numerosos juicios entablados en años anteriores i los iniciados durante el curso del año actual, han consumido totalmente la cantidad consultada.

Para proseguir la tramitación de estos juicios i de otros que deberán promoverse próximamente para cautelar cuantiosos intereses fiscales comprometidos, que exigen una defensa activa i rápida, se hace indispensable que acordeis un suplemento al ítem 524 de la partida 29, referido.

Por estas consideraciones, i de acuerdo con el Consejo de Estado, vengo en someter a vuestra deliberación el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Acuérdase un suplemento de diez mil pesos al ítem 524 de la partida 29 del presupuesto del Ministerio de Colonización».

Sobre este proyecto ha recaído el siguiente informe de la Comisión Permanente de Presupuestos:

«Honorable Senado:

En mérito de las consideraciones consignadas en el respectivo mensaje i demás antecedentes que se acompañan a él, la Comisión Permanente de Presupuestos cree que podeis prestar vuestra aprobación al proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, en que propone un suplemento de diez mil pesos al ítem 524 de la partida 29 del presupuesto de Colonización.

Sala de Comisiones, 8 de agosto de 1904. —*F. Puga Borne.*—*E. Churruarín.*—*Pedro Letelier s.*—*Ignacio Silva Ureta.*

El señor LAZCANO (Presidente). En discusión jeneral i particular el artículo del proyecto.

se van a gastar cincuenta millones de pesos; i una vez que haya progresado el pais, que haya vuelto a su desarrollo natural, se gastarán veinte millones mas en otras dársenas, i despues otros tantos o mas si las necesidades del pais lo requieren.

Entónces ya estas obras van costando no cincuenta millones, sino sesenta, setenta, ochenta o mas millones. ¿I con estas cantidades no se podría hacer el quiebra-olas?

¿A qué suma se refirió el ingeniero informante cuando dijo que aquella obra no era realizable económicamente hablando? No se sabe.

Hé aquí, pues, que el Senado no tiene antecedentes para pronunciarse; hé aquí que el estudio del proyecto es incompleto.

Lo digo, pues, i lo repito con toda la conviccion de mi alma, que creo seria una locura aprobar el proyecto sin mayores antecedentes.

Naturalmente, no digo que votemos en contra; al fin la defensa de Valparaiso es una obra que debe hacerse; pero no la aprobemos sin el debido estudio, pero no se diga que hai estudios completísimos cuando en realidad no los hai.

Lo que yo quiero es que la obra de que se trata, la primera de esta clase en el pais, difícil, excesivamente costosa i hasta peligrosa, se haga solo despues de estudiada debidamente; se haga como se hacian las obras públicas en nuestros buenos tiempos de cordura i de moderacion.

Hace ya mas de medio siglo que se reconoció la necesidad de unir a Santiago con Valparaiso.

I ¿cómo se estudió? ¿Cuánto tiempo? Vino un ingeniero tras otro, se meditó, se pesó maduramente, i al fin, cuando la idea fué clara, se emprendió la obra i se hizo lo mejor que pudo hacerse.

¿Por qué no procedemos ahora de igual manera, sobre todo ahora cuando ya no puede decirse que reina ni moderacion, ni prudencia, ni cordura, a lo ménos en el grado antiguo?

I actualmente respecto del ferrocarril trasandino, obra de capital i reconocida importancia ¿acaso se aceptó ciegamente?

¿Se hizo la obra como resultado de una primera impresion como si fuéramos a gastar dineros propios en vez de gastar los del Estado? ¿Procedimos así de lleno al trabajo sin buscar de antemano los verdaderos antecedentes? Nó, señor.

Mucho tiempo trascurrió, innumerables estudios se hicieron ántes de tomar una

resolucion. ¿Por qué no procedemos ahora lo mismo que hemos procedido ántes?

Ahora mismo, i mis honorables colegas no dejarán de reconocer que esto envuelve algo de ironía, ¿no está detenida la construccion de la línea lonjitudinal al norte en razon de que, desde hace no sé cuánto tiempo, no se puede averiguar si el ferrocarril debe ser lonjitudinal, es decir, si debe ir por un túnel en el cerro de Gurupa o debe ir por la costa? ¿No estamos detenidos en eso? ¿No han ido ingenieros tras ingenieros a estudiar esa cuestion sin que se haya podido resolver? ¿Cómo es que eso se medita, se guarda bajo siete llaves, como si fuera una obra literaria, para corregirla despues con la mente fria i el espíritu tranquilo, i aquí no se guarda ni se estudia nada?

Nó, señor; es necesario que procedamos como mandan los intereses del pais, que no nos dejemos dominar por impresiones, que por mas inclinacion que tengamos a votar un proyecto que puede ser un bien para el pais, no lo votemos sino con el estudio suficiente. Nó hagamos locuras; bastante hemos malbaratado los dineros públicos; bastante hemos roto nuestras instituciones, bastante hemos desorganizado el pais, ¿cómo es posible todavía que el Senado de la República con el corazón lijero, creyéndose en aptitud de resolver la cuestion, vote el dia de hoy la resolucion de un problema como este que se presenta?

Otro punto, i este sí que tiene cierto carácter técnico. Yo creo que debo emitir estas opiniones que no son mias sino de personas mui autorizadas.

La parte principal de este proyecto consiste en esta dársena de las Habas. Esa dársena tiene dos puertas de acceso de ciento sesenta metros cada una; una de esas aberturas está cercana a la boya i la otra queda un poco al sur de lo que se llama en Valparaiso Punta Esmeralda.

Estas aberturas están basadas en la idea de que las olas se desarrollan en Valparaiso directamente de norte a sur, que no hai propiamente mar o tempestad del este. Pues bien, ingenieros i marinos me han dicho que esa dársena no es posible, que la ola entrará a la dársena, i entrando la ola, la dársena no es dársena.

El señor TOCORNAL.—¿Se refiere a las dos entradas Su Señoría?

El señor MAC-IVER.—Se me observa que en su extremo norte, o diré mas bien oeste, la abertura de la dársena en ese

lugar queda sin ningun abrigo i que no tiene antepuerto, sino el mismo puerto de Valparaiso en la estremidad de Punta Anjeles, que con las tempestades no es puerto ni es nada.

Si esto fuera cierto, el resultado seria el siguiente: que habríamos invertido treinta i cinco o cincuenta millones de pesos para dar mediano abrigo—no sé si acceso fácil—a seis naves, con el objeto de cargar carbon i maderas; que habríamos hecho un buen malecon incuestionablemente en la bahía de Valparaiso; pero no habríamos hecho el puerto de Valparaiso.

Las conclusiones de estas observaciones que he formulado me parecen sencillas: necesitamos ántes de pronunciarnos sobre este proyecto un estudio sobre la practicabilidad del tajamar que cierre la bahía, estudio que debe hacerse, en mi concepto, por personas que puedan inspirar mas confianza. En esta materia doscientos o quinientos mil francos no pueden tomarse en consideracion. Necesitamos traer uno o mas ingenieros que puedan decirnos si el tajamar es practicable o no lo es; de manera que si nos dicen que

es practicable, técnica i económicamente, se hace el tajamar i no se hacen las dársenas; i si nos dicen que no es practicable, no habrá mas que resignarse i yo, como cualquiera de mis honorables colegas de los mas empeñosos porque se impulse este proyecto, diré *sí*, porque no se puede hacer otra cosa.

Pero, entre tanto, se incurriria en el mas profundo de los errores, se haria un daño a la ciudad de Valparaiso, se haria un considerable daño al pais. En tal caso nos haríamos un daño a nosotros mismos, si fuéramos, sin antecedentes serios, sin informes claros, a votar este proyecto i a no construir el puerto de Valparaiso.

El señor LAZCANO (Presidente).— Como va a dar la hora, levantaremos la sesion, quedando en tabla para mañana el mismo asunto.

Se levanta la sesion.

Se levantó la sesion.

PEDRO A. PÉREZ B.,
Redactor.