

# Sesion 44.<sup>a</sup> ordinaria en 31 de Agosto de 1904

## PRESIDENCIA DEL SEÑOR LAZCANO

### SUMARIO

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

-Cuenta: Se da cuenta de lo siguiente: de once oficios de la Honorable Cámara de Diputados: en los dos primeros comunica haber aprobado los siguientes proyectos de lei: uno que asigna a los profesores de las escuelas normales los mismos sueldos, gratificaciones i prerrogativas de que disfrutan los de la instruccion secundaria i determina al mismo tiempo el número de horas de clase semanales que podrán tomar a su cargo los directores, subdirectores i profesores de dichas escuelas; i el otro proyecto autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la cantidad de veintidos mil setecientos noventa pesos en adquirir para el Fisco la casa i sitio anexo de propiedad de don Osvaldo Bustos, ubicada en Temuco, en conformidad a las especificaciones que en el mismo proyecto se establecen; en los tres siguientes devuelve aprobados, en los mismos términos en que lo hizo el Senado, los siguientes proyectos de lei: el que autoriza la inversion hasta de veinticinco mil pesos en subvenir a los gastos que demande la Esposicion Agrícola Regional que ha proyectado celebrar en Concepcion la Sociedad Agrícola del Sur, hasta siete mil pesos en ayudar a la realizacion de la Esposicion Regional Industrial Agrícola de Chillan; el que eleva a ciento cuarenta pesos al mes la pension de gracia otorgada por la lei de 2 de agosto de 1883 a favor de doña Avelina Echánvez, viuda de Orella, i de sus hijas solteras doña Celmira i Celia Orella; i el que autoriza la inversion hasta de cincuenta mil pesos en la adopcion de medidas contra la propagacion de la viruela i otras enfermedades infecciosas, i en pagar a la Junta de Beneficencia de Santiago lo que ha invertido en la atencion de variolosos; en otro oficio participa que ha aceptado tambien, sin modificaciones, los proyectos de acuerdo que le remitió el Honorable Senado, que aprueban los convenios celebrados en Buenos Aires el dia 2 de mayo de 1904, por los representantes de Chile i de la República Argentina, para la demarcacion material de la línea fronteriza fijado por el laudo arbitral de la comision demarcadora, de fecha 24 de marzo de 1899; i para fijar el límite definitivo entre las dos Repúblicas, al norte del paralelo 23; en otro participa que ha aprobado, con modificaciones, el proyecto de lei, acordado en el Senado, que autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la suma de cincuenta mil pesos en atender al pago de las cuentas pendientes de las comisiones de estudio del límite con Bolivia, a la iniciacion de los trabajos de la demarcacion de la Puna de Atacama i al pago de los diversos servicios complementarios de la Oficina de Límites; en el siguiente comunica haber aceptado la modificacion introducida por el Senado en el proyecto que declara de utili-

dad pública cierta estension de terreno en la quebrada de Chancoquí, comuna de Paihuano del departamento de Elqui, para la construccion de un cementerio; en otros dos avisa que ha desechado los proyectos de lei, aprobados por el Senado, que tienen por objeto: uno, autorizar la inversion hasta de ciento cincuenta mil pesos en la construccion del edificio destinado a la Seccion de Avalúos en la Aduana de Valparaiso; i el otro, a establecer que el sueldo de ocho mil pesos anuales asignado al Ilmo. i Rvdmo. Arzobispo de Santiago se pagará durante el año 1899 con arreglo al artículo 15 de la lei de 12 de setiembre de 1883, i que una cantidad igual se pagará por el referido año 1899 a cada uno de los obispos sufragáneos; i en el último acusa recibo del que le dirijió participándole la reeleccion de los señores Lazcano i Puga Borja para Presidente i vice-Presidente del Senado; De un oficio de la Municipalidad de Florida (Puchacai) con el que remite su presupuesto de entradas i gastos para 1905; De un informe de la Comision Permanente de Presupuestos recaido en el proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, que concede un suplemento de ocho mil pesos al ítem 1,837, partida 22 del presupuesto de Justicia, para conduccion i aprehension de reos; i de una solicitud de doña Teresa Cazotte de Concha, presidenta de la institucion de beneficencia denominada «Asociacion de Asilos Maternales», en la que pide el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil para conservar la posesion del bien raiz que la mencionada institucion tiene en la calle de Echáurran número 333 de esta ciudad.—El señor Bello Codesido pide que en la tabla de hoy se trate del proyecto de la otra Cámara sobre el modo como se ha de pagar la cuenta a la Comision de Límites, en que ha introducido una modificacion a lo dispuesto por el Senado.—Se aprueba esta indicacion.—Se trata sobre el proyecto i se lo aprueba.—El señor Balmaceda pregunta en qué estado se encuentra cierta rejion de Tarapacá donde, segun parece, ha entrado a establecerse el dominio boliviano.—El señor Bello Codesido (Ministro de Relaciones Exteriores) contesta que el Gobierno no tiene noticia de tales hechos, pero que, en todo caso, se conservará en dicho punto la autoridad chilena.—El señor Castellon hace indicacion para que la eleccion de la Comision Conservadora se haga en la segunda hora de la presente sesion, ya que en la primera no puede encontrarse en la sala el señor Ministro del Interior.—Se aprueba esta indicacion.—Continúa la discusion del proyecto de lei sobre contribucion a las propiedades mineras, conjuntamente con las indicaciones de los señores Silva Cruz i Montt.—Usa de la palabra el señor Mac Iver para pedir el aplazamiento de dicho proyecto.—Se acuerda el aplazamiento.—Se procede a elegir la Comision Conservadora. Quedan elejidos los señores Blanco, Reyes, Sapientes,

Bannen, Silva Ureta, Montt i Lazcano.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa el debate sobre obras de mejoramiento del puerto de Valparaiso.—Continúa usando de la palabra el señor Balmaceda i termina su discurso.—Se levanta la sesion.

### *Asistieron los señores:*

|                        |                             |
|------------------------|-----------------------------|
| Balmaceda, José Elías  | Montt, Pedro                |
| Bannen, Pedro          | Puga Borne, Federico        |
| Blanco, Ventura        | Reyes, Vicente              |
| Castellon, Juan        | Rozas, Ramon Ricardo        |
| Charme, Eduardo        | Saavedra, Cornelio          |
| Eastman, Adolfo        | Sanfuentes, Juan Luis       |
| Errázuriz Urmeneta, R. | Silva Cruz, Raimundo        |
| Escobar, Ramon         | Silva Ureta, Ignacio        |
| Latorre, Juan José     | Tocornal, José              |
| Letelier Silva, Pedro  | i los señores Ministros del |
| Mac Iver, Enrique      | Interior, de Relaciones Ex- |
| Matte, Ricardo         | teriores i de Hacienda.     |

### *Se leyó i fué aprobada el acta siguiente:*

«SESION 43.<sup>a</sup> ORDINARIA DEL 30 DE AGOSTO DE 1904

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

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

### **Mensajes**

Uno de S. E. el Presidente de la República en el que envia un proyecto de lei que concede un suplemento de ocho mil pesos al ítem 1,837 de la partida 22 del presupuesto de Justicia, que consulta fondos para atender al servicio de conduccion i aprehension de reos.

Pasó a la Comision Permanente de Presupuestos.

### **Oficios**

Uno de S. E. el Presidente de la República en que acusa recibo del que le dirijió el Senado participándole que, en sesion de 24 del corriente, ha tenido a bien elejir para su Presidente al señor don Fernando Lazcano, i para vice-Presidente al señor don Federico Puga Borne.

Se ordenó archivarlo.

### **Informes**

Dos de la Comision de Gobierno: el primero acerca de la solicitud elevada a S. E. el Presidente de la República en el año 1901 por los habitantes de las islas Chelin i Quehui, remitida al Congreso para su resolucion en diciembre de 1902, en la cual piden que dichas islas i el islote de Imeldeb, anexo a la última, que forman actualmente las subdelegaciones 13 i 14 del departamento de Castro, pasen a formar parte del departamento de Quinchao; i el segundo relativo al mensaje en que S. E. el Presidente de la República propone la creacion de un cuerpo de jendarmes, que dependerá directamente del Ministerio del Interior.

Quedan para tabla.

### **Solicitudes**

Una de los señores Francisco Sánchez Ruiz i Abel Parodi, en la que piden permiso i ciertas concesiones para construir i explotar una linea férrea, de la misma trocha que la fiscal, entre Carahue i Bajo Imperial i de un metro de trocha a la República Argentina; i para la ejecucion de trabajos marítimos i fluviales para el acomodo de la barra del Imperial, formacion del puerto i malecones.

Pasó a la Comision de Industria i Obras Públicas.

Antes de entrar a la órden del dia, el señor Balmaceda propuso que se tomara desde luego en consideracion el proyecto de lei, remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que dispone que las pertenencias formadas con las sustancias minerales, comprendidas en el inciso 3.<sup>o</sup> del artículo 2.<sup>o</sup> del Código de Minería, pagarán una patente anual de veinte centavos por hectárea. Así se acordó con el asentimiento tácito de la Sala.

Púsose, en consecuencia, en discusion jeneral i particular a la vez, el referido proyecto de lei, i el señor Silva Cruz propuso, a nombre del señor Latorre, que se agregara al proyecto el siguiente inciso final:

«La referida disposicion del inciso final del artículo 132 del Código de Minería continuará rijiendo por tres años respecto de las sociedades en liquidacion de Pedernal i Maricunga».

Usaron, en seguida, de la palabra los

señores Balmaceda i Montt, quien modificó el inciso propuesto por el señor Silva Cruz en los términos siguientes:

«La referida disposicion del inciso final del artículo 132 del Código de Minería continuará rijiendo por tres años, respecto de las sociedades que hoy gozan de ese privilejio».

El señor Mac Iver hizo algunas observaciones acerca de este negocio, i pidió que se reservara su consideracion para la sesion de mañana.

Así se acordó.

Terminados los incidentes, se puso en discusion jeneral i particular a la vez el proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, que lo autoriza para invertir la suma de treinta i cinco mil doscientos sesenta i dos pesos setenta i ocho centavos en el pago de los trabajos de defensa ejecutados por don Pedro José Pérez Montt en el canal del Mapocho, en las inmediaciones del puente «Manuel Rodríguez».

Usaron de la palabra los señores Ministro de Industria i Obras Públicas, Mac Iver i Balmaceda.

Cerrado el debate se votó el proyecto, i fué aprobado por quince votos contra uno, absteniéndose de votar los señores Reyes i Montt.

El proyecto aprobado es del tenor siguiente:

PROYECTO DE LEI:

Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para invertir la suma de treinta i cinco mil doscientos sesenta i dos pesos setenta i ocho centavos en el pago de los trabajos de defensa ejecutados por don Pedro José Pérez Montt en el canal del Mapocho, en las inmediaciones del puente «Manuel Rodríguez».

Púsose despues en discusion jeneral, i se dió por aprobado, sin debate, con el asentimiento tácito de la Sala, el proyecto de lei, remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que determina las gratificaciones de que deben gozar los oficiales jenerales, jefes, oficiales e individuos de tropa que presten sus servicios desde Taltal inclusive al norte de la República.

Considerado, en seguida, en particular, a propuesta del señor Presidente, se dieron sucesivamente por aprobados los cinco artículos de que consta.

El proyecto aprobado es del tenor siguiente:

PROYECTO DE LEI:

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

Artículo 2.º Los sarjentos primeros i segundos cabos primeros i segundos, soldados i asimilados que presten sus servicios en los mismos cuerpos i secciones, gozarán de una gratificacion anual de doscientos cuarenta, ciento ochenta i ciento veinte pesos, respectivamente.

Artículo 3.º Los conscriptos que se llamen al servicio en los cuerpos i secciones residentes en el mismo litoral, gozarán de una gratificacion de cinco pesos mensuales.

Artículo 4.º Derógase el artículo 19 de la lei de 1.º de febrero de 1893.

Artículo 5.º La presente lei comenzará rejir desde el 1.º de octubre de 1904».

Se suspendió la sesion.

A segunda hora continuó la discusion jeneral, pendiente en sesion de 27 del actual, del proyecto de lei, remitido por la Honorable Cámara de Diputados, relativo a la contratacion de las obras de mejoramiento del puerto de Valparaiso, estudiadas por el ingeniero don Jacobo Kraus, conjuntamente con las modificaciones propuestas en el informe de la Comision de Hacienda de esta Cámara, i usó de la palabra el señor Balmaceda.

Siendo avanzada la hora, se levantó la sesion, quedando con la palabra el mismo señor Senador de Tarapacá.

Se dió cuenta:

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

a) «Santiago, 29 de agosto de 1904.—La Cámara de Diputados ha quedado im-puesta, por el oficio de V. E. número 99, de fecha 25 del corriente mes, que el Honorable Senado ha tenido a bien elejir a V. E. para su Presidente i al señor don Federico Puga Borne para vice-Presidente.

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

Al archivo.

b) «Santiago, 29 de agosto de 1904.—La Cámara de Diputados ha tenido a bien

aprobar, en los mismos términos en que lo hizo el Honorable Senado, el proyecto que autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la cantidad de veinticinco mil pesos en subvenir a los gastos que demande la Exposición Agrícola Regional que ha proyectado celebrar en Concepción la Sociedad Agrícola del Sur; i la de siete mil pesos en ayudar a la realización de la Exposición Regional, Industrial i Agrícola de Chillan, que se celebrará a fines del año actual.

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestación a su oficio número 82, de fecha 17 del presente mes, devolviendo los antecedentes respectivos.

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

*Se mandó comunicar a S. E. el Presidente de la República los proyectos de lei i el acuerdo que se ha tomado.*

c) «Santiago, 29 de agosto de 1904.—La Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar, en los mismos términos en que lo hizo el Honorable Senado, el proyecto de lei que eleva a ciento cuarenta pesos al mes la pensión de gracia otorgada por la lei de 2 de agosto de 1883, a favor de doña Avelina Echáñez, viuda de Orella, i de sus hijas solteras doña Celmira i doña Celia Orella.

Tengo el honor de decirlo a V. E. en contestación a su oficio número 189, de 26 de diciembre de 1902, devolviendo los antecedentes respectivos.

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

*Igual trámite que el anterior.*

d) «Santiago, 29 de agosto de 1904.—La Cámara de Diputados ha tenido a bien desechar el proyecto de lei, aprobado por el Honorable Senado, que autoriza al Presidente de la República, por el término de un año, para invertir hasta la suma de ciento cincuenta mil pesos en la construcción del edificio destinado a la Sección de Avalúos de la Aduana de Valparaiso.

Tengo el honor de decirlo a V. E. en contestación a su oficio número 127, de 23 de octubre de 1902, acompañando los antecedentes respectivos.

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

*Para tabla.*

e) «Santiago, 29 de agosto de 1904.—La Cámara de Diputados ha tenido a bien

desechar el proyecto de lei, aprobado por el Honorable Senado, que establece que el sueldo de ocho mil pesos anuales asignado al Ilmo. i Rvdmo. Arzobispo de Santiago se pague durante el año 1899 con arreglo a lo dispuesto en el artículo 15 de la lei de 12 de setiembre de 1883; i que una cantidad igual a la que corresponda al Ilmo. i Rvdmo. Arzobispo de Santiago, se pague a cada uno de los obispos sufragáneos como sueldo en el citado año de 1889.

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestación a su oficio número 99, de 12 de julio de 1899, acompañando los antecedentes respectivos.

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

*Para tabla.*

f) «Santiago, 29 de agosto de 1904.—Con motivo del mensaje i demas antecedentes que tengo la honra de pasar a manos de V. E., la Cámara de Diputados ha dado su aprobación al siguiente

#### PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la cantidad de veintidos mil setecientos noventa pesos en adquirir para el Fisco la casa i sitio anexo, de propiedad de don Osvaldo Bustos, ubicada en Temuco, conforme al plano i tasación practicados por el ingeniero de la provincia don A. Custodio Bustos, debiendo revisarse dicho plano i tasación por el ingeniero del Ministerio de Instrucción Pública.

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

*Para segunda lectura.*

g) «Santiago, 30 de agosto de 1904.—La Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar la modificación introducida por el Honorable Senado en el proyecto que declara de utilidad pública una extensión de veintidos mil quinientos metros cuadrados de terreno, en la quebrada de Chancoquí, comuna de Paihuano, del departamento de Elqui, en la cual se construirá un cementerio.

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestación a su oficio núm. 97, de 25 del presente mes.

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

h) «Santiago, 30 de agosto de 1904.—La Cámara de Diputados ha tenido a bien

aprobar, en los mismos términos en que lo hizo el Honorable Senado, los proyectos de acuerdo que aprueban los convenios firmados en Buenos Aires, el día 2 de mayo de 1904, por los representantes de Chile i de la República Argentina para la demarcacion material de la línea fronteriza fijado por el Laudo Arbitral de la Comisión Demarcadora, de fecha 24 de marzo de 1899; i para fijar el límite definitivo entre las dos Repúblicas, al norte del paralelo 23.

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio núm. 76 de fecha 10 del actual, devolviendo los antecedentes respectivos.

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

*Se mandó comunicar a S. E. el Presidente de la República.*

i) «Santiago, 31 de agosto de 1904.—La Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar, en los mismos términos en que lo hizo el Honorable Senado, el proyecto de lei que autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la suma de cincuenta mil pesos en adoptar las medidas necesarias para combatir la epidemia de viruelas i otras enfermedades infecciosas i en pagar a la Junta de Beneficencia de Santiago lo que ha invertido en la atencion de variolosos.

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio núm. 100, de fecha 26 del presente mes, devolviendo los antecedentes respectivos.

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

*Se mandó comunicar al Presidente de la República.*

j) «Santiago, 30 de agosto de 1904.—Con motivo de los antecedentes que tengo la honra de pasar a manos de V. E., la Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Los profesores de las escuelas normales gozarán de los mismos sueldos, gratificaciones i prerrogativas que los de la instruccion secundaria.

Los directores de las escuelas normales solo podrán tomar a su cargo diez horas de clases semanales, i los sub-directores dieciocho horas semanales.

Los otros profesores podrán desempe-

ñar clases que ocupen hasta treinta horas semanales en ramos técnicos i hasta veintiocho horas semanales en ramos científicos».

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

*Para segunda lectura.*

k) «Santiago, 30 de agosto de 1904.—El proyecto de lei, aprobado por el Honorable Senado, que autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la suma de cincuenta mil pesos para atender al pago de las cuentas pendientes de las comisiones de estudio del límite con Bolivia, a la iniciacion de los trabajos de la demarcacion de la Puna de Atacama i al pago de diversos servicios complementarios de la Oficina de Límites, ha sido aprobado por la Cámara de Diputados en los términos siguientes:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República para invertir hasta la suma de treinta mil pesos en atender al pago de las cuentas pendientes de las comisiones de estudio del límite con Bolivia.

Autorízasele, asimismo, para invertir hasta la suma de veinte mil pesos en la iniciacion de los trabajos de la demarcacion de la Puna de Atacama, i en el pago de diversos servicios complementarios de la Oficina de Límites.

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio número 75, de 10 del presente, acompañando los antecedentes respectivos.

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

*Se mandó resolver sobre él.*

2.º Del siguiente oficio:

«Florida (Puchacai), 23 agosto de 1904.—Remito a V. E., en conformidad a lo dispuesto en el artículo 54 de la lei de municipalidades vijente, un ejemplar del presupuesto municipal de esta comuna, aprobado por la Ilustre Municipalidad en sesion de 17 de abril próximo pasado i ratificado por la asamblea de electores en 8 de mayo último, i que ha de rejir en 1905.

Dios guarde a V. E.—*Clotilde Henríquez*».

*Al archivo.*

3.º Del siguiente informe de la Comisión Permanente de Presupuestos:

«Honorable Senado:

La Comisión Permanente de Presupuestos ha tomado en consideración el mensaje de S. E. el Presidente de la República en que solicita un suplemento de ocho mil pesos al ítem 1,827 de la partida 22 del presupuesto de Justicia, que consulta fondos para conducción i aprehensión de reos; i en vista de que el detalle de la inversión acompañado manifiesta que los veinte mil pesos que se consultan en el referido ítem se encuentran agotados desde el 9 del presente mes, i que aun quedan gastos análogos que satisfacer, tiene el honor de proponeros que le prestéis vuestra aprobación.

Sala de Comisiones, 31 de agosto de 1904.—*F. Fuga Borne.*—*Ignacio Silva Ureta.*—*Pedro Letelier S.*—*E. Charme.*

*Para tabla.*

4.º De una solicitud de doña Teresa Cazotte de Concha, presidente de la institución de beneficencia denominada «Asociación de Asilos Maternales», en la que pide el permiso requerido por el artículo 556 del Código Civil, para conservar la posesión del bien raíz que la mencionada institución tiene en la calle de Echúrrren número 333 de esta ciudad.

*A la Comisión de Lejislación i Justicia.*

El señor BELLO CODESIDO (Ministro de Relaciones Exteriores).—La Honorable Cámara de Diputados aprobó el proyecto que autoriza la inversión de cincuenta mil pesos en atender los gastos de la Oficina de Límites i ha introducido en este proyecto una lijera modificación, un cambio de redacción.

A fin de no retardar el despacho de este proyecto, rogaría el Senado se sirviera tratarlo sobre tabla.

El señor LAZCANO (Presidente).—Si no hai inconveniente, se tratara de esta modificación inmediatamente.

Acordado.

El señor SECRETARIO.—El proyecto aprobado por el Senado decia:

«Autorízase al Presidente de la República para invertir hasta la suma de cincuenta mil pesos para atender al pago de las cuentas pendientes de las comisiones de estudio de límites con Bolivia, a los trabajos de la demarcación de la Puna de Atacama i al pago de diversos servicios

complementarios de la Oficina de Límites».

La Cámara de Diputados lo aprobó en la siguiente forma:

«Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República para invertir hasta la suma de treinta mil pesos en atender al pago de las cuentas pendientes de las comisiones de estudio del límite con Bolivia.

Autorízasele, asimismo, para invertir hasta la suma de veinte mil pesos en la iniciación de los trabajos de la demarcación de la Puna de Atacama, i en el pago de diversos servicios complementarios de la Oficina de Límites».

El señor LAZCANO (Presidente).—En discusión la modificación.

¿Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

En votación.

Si no se pide votación, se dará por aprobada.

Aprobada.

El señor BALMACEDA.—Yo habria deseado decir unas cuantas palabras con motivo de este proyecto.

El señor LAZCANO (Presidente).—Si no hai inconveniente, concederé la palabra al honorable Senador por Tarapacá. Puede hacer uso de la palabra Su Señoría.

El señor BALMACEDA.—Deseaba preguntar al honorable Ministro ¿cuál es el estado en que se encuentran los territorios de ultra-cordillera de la provincia de Tarapacá?

Hago esta pregunta porque, según las noticias que tengo, esos territorios permanecen absolutamente abandonados, en forma que las autoridades bolivianas han avanzado sobre ellos, tomando posesión para establecer ahí el tributo indijenal. De manera que los habitantes sometidos a la lejislación chilena están en la obligación de pagar a Bolivia el tributo impuesto por el Gobierno boliviano. Según noticias que tengo, existe un destacamento de fuerza boliviana, situada en la frontera i que hace el cobro de esta contribución.

Desde el año 1854 el tributo indijenal, que rejía durante la dominación peruana, fué abolido por el mariscal Castilla, mereciendo por ello el título de protector de los indijenas. Durante la posesión chilena, abandonándose a su suerte aquellos territorios i descuidándose absolutamente a pesar de su importancia, han llegado a ser un bien mostrenco, un territorio que

no pertenece a nacion alguna, i que, en virtud de la teoria moderna de que la ocupacion constituye título de dominio, podrá llegar a cuestionarse mañana que son bolivianos.

En la rejion del sur de Tarapacá existe el antiguo límite perfectamente demarcado i que no puede dar lugar a duda; está demarcado con apachetas o pirámides construidas de piedras por los mismos indijenas. Esas pirámides han sido variadas en muchas partes de su ubicacion con el intento preciso de tomar posesion del territorio chileno. En Ascotan mismo se encuentran, a no mucha distancia, algunos de esos molos, que están indicando de un modo claro cuál ha sido siempre el límite norte con Bolivia.

Casi toda esa rejion ha permanecido hasta ahora bajo el dominio de la autoridad eclesiástica; el tata cura ha sido ahí el gran señor del lugar; era la autoridad civil i la autoridad eclesiástica, era el papa i el rei. Con esta forma de Gobierno i siendo mui difícil al cura de Pica trasladarse al otro lado de la cordillera para las atenciones del oficio, encargó un dia al cura de Llica que tomara el gobierno de aquellos territorios en la parte que a él le correspondia, i desde entónces pasó aquello a ser gobernado por el cura de Llica. No hai otro título para la dominacion boliviana de aquellos territorios.

Cuando se trata, señor Presidente, de una rejion que contiene grandes depósitos de boratos i otras sustancias minerales i que puede ser próspera i rica en el porvenir, no parece natural que nos descuidemos en esa forma. La accion del Gobierno debe estar dirigida a amparar a todos los ciudadanos del territorio de su dominio. De manera que considero de mucha importancia que el Gobierno se preocupe de atender en forma debida a la conservacion de aquellos territorios.

Estas razones son las que me han movido a arrebatrar estos momentos de su tiempo al Honorable Senado, llamando la atencion del Gobierno i aguardando que se preocupará de un asunto que podria llegar a ser materia de preocupaciones futuras que debemos evitar.

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

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

El señor BELLO CODESIDO (Ministro de Relaciones Exteriores).—No han llegado a conocimiento del Gobierno los hechos

denunciados por el honorable Senador de Tarapacá en el comienzo de su discurso. Su Señoría cree que se encuentra abandonada una rejion importante de la provincia de Tarapacá, que limita con el territorio beliviano.

Pero, ni las autoridades administrativas ni los injenieros que han recorrido esa rejion últimamente han dado conocimiento del hecho a que se ha referido Su Señoría. Por otra parte, Su Señoría tiene informaciones de orijen particular que probablemente no corresponden a la realidad de las cosas. De otra manera, las autoridades locales se habrian apresurado a poner los hechos en conocimiento del Gobierno.

Por el momento, para desvanecer hasta donde sea posible los temores que abriga el señor Senador, puedo manifestar a Su Señoría que en la última temporada los injenieros de la Comision de Límites recorrieron en toda su estension la línea fronteriza de Bolivia con las provincias de Tacna, Tarapacá i Antofagasta, i que los títulos o derechos al territorio que corresponde a Chile están perfectamente estudiados. Existen en poder del Gobierno todos los antecedentes necesarios para juzgar, en momento oportuno, las diferencias que pudieran suscitarse al tratar sobre asuntos de límites con el Gobierno de Bolivia. De manera que, léjos de haber abandono, puedo asegurar que se han tomado todas las medidas necesarias para defender los derechos de Chile en la forma mas satisfactoria que sea posible.

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

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

El señor BALMACEDA.—Agradezco al señor Ministro la contestacion que se ha servido darme, i no puedo ménos que manifestar mi complacencia al ver que, segun Su Señoría, no son exactos los datos que particularmente he recibido.

Sin embargo, debo agregar que no seria extraño que el Gobierno no tuviera un conocimiento exacto i completo de lo que sucede en aquella rejion, que tan aislada se halla de los centros administrativos de la provincia de Tarapacá, i cuya poblacion, compuesta en su totalidad de antiguos peruanos, no mantiene relacion alguna con los pueblos de la costa. Como lo he manifestado en otras ocasiones, los habitantes de aquellos lugares viven como en un estado independiente.

Celebro, por lo demas, que los ingenieros de las comisiones de límites hayan andado por ahí practicando estudios, dando así una prueba de la posesion que Chile conserva respecto de aquel territorio.

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

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

El señor CASTELLON.—Va a llegar la hora fijada para proceder a la eleccion de Comision Conservadora, i el honorable Senador de Santiago señor Ballesteros, que por asuntos de su Ministerio tiene que estar a las cuatro en la Cámara de Diputados, me ha encargado pedir que se postergue la eleccion hasta el comienzo de la segunda hora. Hago la indicacion por si la Cámara la considera aceptable, en la intelijencia de que la retiraré si es que hai alguna oposicion, i mandaria avisar al señor Ministro, por si desea venir a la eleccion.

El señor LAZCANO (Presidente).—Si no hai inconveniente, se dejará la eleccion de miembros de la Comision Conservadora para el principio de la segunda hora, como lo propone el señor Senador de Maule.

Acordado.

¿Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

¿Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

Terminados los incidentes.

Corresponde continuar la discusion del proyecto de lei remitido por la Cámara de Diputados sobre la patente que deben pagar las pertenencias formadas con ciertas sustancias minerales.

El señor PRO-SECRETARIO.—El proyecto dice así:

«Artículo único.—Las pertenencias formadas con las sustancias minerales, comprendidas en el inciso 3.º del artículo 2.º del Código de Minería, pagarán una patente anual de veinte centavos por hectárea.

Se deroga el inciso final del artículo 132 del Código de Minería».

El honorable Senador de Bio-Bio, a nombre del honorable Senador de Valparaíso, señor Latorre, ha propuesto que se agregue el siguiente inciso:

«La referida disposicion del inciso final del artículo 132 del Código de Minería continuará rijiendo por tres años respecto de las sociedades en liquidacion de Peder-nal i Maricúnga».

El honorable Senador de Cautin ha hecho indicacion para que en vez del inciso propuesto por el señor Senador de Bio-Bio, se consulte este otro:

«La referida disposicion del inciso final del artículo 132 del Código de Minería continuará rijiendo por tres años respecto de las sociedades que hoi gozan de ese privilejio».

El señor LAZCANO (Presidente).—Continúa la discusion del proyecto, conjuntamente con las indicaciones formuladas.

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

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

El señor MAC IVER.—Pedi ayer que se dejara este asunto para la presente sesion porque para muchos puede ser considerado grave. Voi a dar las razones de este parecer i de la indicacion que mas adelante formularé.

Desde luego, no es exacto que haya necesidad de despachar este proyecto hoi o mañana. Las patentes mineras se pagan en marzo de cada año, de modo que no habrá pago que hacer hasta dentro de siete u ocho meses. El Senado no tiene, pues, ningun apremio para tratar este asunto.

En realidad, yo creo que los boratos son o serán en algunos paises verdaderos reemplazantes de los salitres.

Es ésta una riqueza considerable, que no debemos malbaratar, que debemos empezar a cuidar, i no debemos colocarnos en situacion de no poder despues legislar sobre su uso con la libertad que requiere el interes jeneral.

Yo creo que no podemos aprobar el proyecto tal como está. Hai aquí una serie de observaciones contradictorias que no permiten formar sobre este proyecto una idea clara.

Comprenden los señores Senadores que una patente de cien pesos para la boratera de Ascotan, por ejemplo, cuyo valor no conozco, pero creo que no seria exajerado estimar en cuatro o cinco millones de pesos, es un absurdo. Una riqueza natural de nuestro territorio, tiene naturalmente que contribuir para completar el trabajo de todos los servicios públicos i no seria racional que le dejáramos en este caso solo una patente de cien pesos al año. No se esplicaria una resolucion semejante sino con el propósito de favorecer a los propietarios de Ascotan, o de otras borateras; i el Senado de Chile no tiene la intencion de favorecer a nadie, sino solo para



considerar las cosas bajo el punto de vista del interes público.

Parece, entónces, segun he dicho, que debiéramos fijar una contribucion elevada para estas salitreras. Pero aquí se presenta otra dificultad. Entre nosotros, las borateras están en esta condicion: unas pertenecen a una poderosísima compañía que monopoliza la explotacion en casi todos los paises donde existe este material; otras tienen trabajos ya iniciados, o por iniciarse, sin producir nada todavía; i finalmente, hai otras que aun no se explotan.

Si se impone una patente subida poco significaria para las borateras en explotacion, pero para las que no lo están actualmente en tal estado seria tal impuesto una carga insostenible. Para los dueños de aquellas otras que no tienen siquiera una expectativa inmediata de explotacion no quedarian sino dos caminos; el de abandonarlas, lo que no harian, o el de entregarlas a un comprador; i como el comprador se encontraria en el mismo caso, tendria que recurrir al comprador de borateras en Chile, o sea a la compañía que las monopoliza. De manera, señor Presidente, que con esta lei iríamos a aumentar el poder de este monopolio de boratos, en lo que no veo conveniencia alguna para el Estado.

¿Procederíamos a imponerles un impuesto mas bajo? Con ello dejaríamos a las borateras ricas sin pagar la contribucion correspondiente, sin que exista ningun estímulo para que las otras borateras lleguen a explotarse.

Con este proyecto llegaríamos al efecto que ha producido en nuestra minería el establecimiento de las patentes como base del dominio minero; es decir, que el minero, el propietario de salitreras, de veneros de oro, plata o cobre, viva con la ilusion de la riqueza sin que haga esfuerzo de ningun jénero para contribuir al mejoramiento de su propia pertenencia. Me parece que implícita o esplicitamente toda concesion minera, sea cual fuere, tiene por base primera la condicion del trabajo. No se darian las minas a los particulares si no fuera con el objeto de trabajarlas i de hacerlas producir.

Con una patente baja llegaríamos al resultado de que no se trabajarían las borateras; i, en consecuencia, todas esas enormes riquezas quedarían sin ser aprovechadas por el Estado.

Si las borateras llegaran a trabajarse con cualquiera patente, baja o alta, ten-

driamos siempre este otro fenómeno en el estado del mercado de los boratos, i es el de que se castigaria su precio, se quebrantaria considerablemente i en lugar de ser su explotacion un negocio que estimulara la produccion, seria un mal negocio.

Nos encontramos en realidad, con respecto a este asunto, en una situacion bien rara dentro de la cual no cabe una solucion de carácter jeneral que nos permita decir que aplicamos esta patente a toda clase de borateras. No cabe tampoco el determinar con claridad en qué forma podria dividirse la patente, estableciendo una patente desigual. En esta situacion ¿qué cumple hacer?

Cumple hacer aquí lo mismo que hé estado diciendo respecto del proyecto de mejoramiento del puerto de Valparaiso; cumpla estudiar mas prolijamente este asunto, que en sí mismo es difícil porque no se lo ha estudiado, i saber hasta dónde puede cargarse la contribucion.

Desde luego se percibe perfectamente que eso seria para el interes mismo de las borateras, i que a todos conviene hacer cesar las concesiones mui subidas, pero tampoco dejarlas sin pagar derecho, ambas cosas que traen por resultado la situacion en que nos encontramos.

Reconociendo que el borato no es una produccion exclusiva de Chile, i que no puede existir cierto monopolio, tal como existe el del salitre, podemos llegar a la conclusion de que habrá una gran produccion de boratos en el pais i que éste puede ser provechoso para el Estado. De modo, señor Presidente, que no veo la necesidad de que se mantenga el libre denuncia de las borateras.

En seguida, señor Presidente, cabe tomar alguna resolucion sobre las patentes, pero una resolucion que no sea perjudicial para nadie, sino que sea armónica con los distintos intereses.

Pero para esto, repito, señor Presidente, hai necesidad de estudiar este asunto.

Se me dice que este proyecto no tiene su orijen en un mensaje del Ejecutivo, sino de la buena voluntad de un Diputado que no ha tomado en cuenta para proponerlo sino los intereses de algunos dueños de borateras; pero en ningun caso, de ninguna manera, dejar de consultar todos los intereses que nos cabe poner en armonía para hacer un buen proyecto de lei, sin gravámen para la industria, ni mucho ménos para el Fisco.

En lugar de formar un concepto tal que pudiera proponerlo al Senado como la forma definitiva de una lei, he llegado a la conclusion de que el Gobierno estudie este asunto, que es por sí mismo mui grave; que desde luego éntre a ver qué es esto de las borateras i si convendria establecer un impuesto de esportacion a los boratos, impuesto que naturalmente tendria que ser de cierta naturaleza, porque boratos hai en el Perú, en California, en el Asia Menor, etc. De manera que no podriamos proceder con ellos en la forma que procedemos con el salitre.

En una palabra, yo pido que se contemplan estos antecedentes i se llegue a una conclusion por parte del Gobierno, porque, a mi juicio, no corresponde al Congreso la resolucion de esta materia.

Por esta razon formulo indicacion para que aplacemos el despacho del proyecto hasta que el Gobierno nos manifieste, mediante estudios previos, su manera de pensar sobre el particular.

Al concluir repito, señor Presidente, lo que dije al comenzar, que no tenemos por qué apresurarnos a despachar este proyecto. No hai ningun plazo para la aprobacion de este proyecto, porque las patentes mineras se pagan en los primeros dias de marzo.

Agregaré todavía, que la parte sustancial del proyecto está redactada en esta forma:

«Artículo único.—Las pertenencias formadas con las sustancias minerales, comprendidas en el inciso 3.º del artículo 2.º del Código de Minería, pagarán una patente anual de veinte centavos por hectárea».

No sé si las leyes anteriores tengan la misma redaccion; pero el hecho es que con esta redaccion se comprende todo, es decir, las pertenencias formadas por las sustancias minerales comprendidas en el inciso 3.º del artículo 2.º

El inciso 3.º del artículo 2.º del Código de Minería dice, lisa i llanamente lo siguiente:

«Las sustancias minerales de cualquiera especie que se encuentren en terrenos eriales del Estado o de las municipalidades serán tambien de libre adquisicion por los particulares».

Como ven mis honorables colegas las sustancias enumeradas en este inciso son todas las sustancias minerales que existen en los terrenos eriales del Estado. No es esto, señor Presidente, lo que se persigue.

Con esta redaccion se da al proyecto una estension que no debe tener. De manera, señor Presidente, que la referencia no es exacta.

En resumen, yo pido al Honorable Senado que apruebe la indicacion que he tenido el honor de formular.

El señor LAZCANO (Presidente).—En discusion la indicacion formulada por el honorable Senador del Ñuble, conjuntamente con el proyecto i demas indicaciones formuladas.

¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

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

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

El señor LATORRE.—Quiero manifestar simplemente que me adhiero a las ideas espresadas por el honorable Senador del Ñuble i que, en consecuencia, retiro la indicacion que formuló a mi nombre el señor Senador de Bio-Bio.

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

¿Algun señor Senador desea usar de la palabra?

En votacion la indicacion del honorable Senador del Ñuble para que se postergue la discusion del proyecto hasta que el Gobierno, con previos estudios, manifieste su opinion sobre el particular por medio de un nuevo proyecto.

El señor ROZAS (*al votar*).—Nó, señor, porque esto debe resolverlo la Cámara.

*Votada la indicacion, fué aprobada por diecinueve votos contra cuatro.*

El señor ROZAS.—¿I ¿a qué Ministerio va este negocio?

El señor BANNEN.—Al de Obras Públicas, me parece.

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

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

El señor MATTE.—Como ha llegado a la Sala [el señor Ministro del Interior, creo que ya no habria razon para postergar la eleccion de miembros de la Comision Conservadora, tanto mas cuanto que algunos señores Senadores desean retirarse a segunda hora.

El señor TOCORNAL.—Creo que podria suspenderse por diez minutos la sesion.

El señor LAZCANO (Presidente).—Si no hai inconveniente, se hará como lo indican los señores Senadores.

Se suspende la sesion por diez minutos.  
*Se suspendió la sesion.*

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

Va procederse a recojer las cédulas.

*Se procedió a la votacion.*

El señor LAZCANO (Presidente).—Veintitres cédulas, igual al número de señores Senadores presentes en la Sala.

El señor SECRETARIO.—La votacion ha dado el siguiente resultado:

|                          |    |       |
|--------------------------|----|-------|
| Por el señor Blanco..... | 35 | votos |
| » » Reyes.....           | 23 | »     |
| » » Sanfuentes.....      | 22 | »     |
| » » Bannen . . . . .     | 23 | »     |
| » » Silva Ureta.....     | 22 | »     |
| » » Montt. . . . .       | 21 | »     |
| » » Lazcano. . . . .     | 15 | »     |

El señor LAZCANO (Presidente).—Quedan, en consecuencia, elejidos miembros de la Comision Conservadora, por parte del Senado, los señores Senadores nombrados.

Se suspende la sesion.

*Se suspendió la sesion.*

SEGUNDA HORA

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

Puede seguir usando de la palabra el honorable Senador por Tarapacá sobre el proyecto relativo a las obras de mejoramiento del puerto de Valparaiso.

El señor BALMACEDA.—En la sesion de ayer, manifestaba que toda vez que se trata de abrigar un puerto para resguardar las naves de la accion violenta de las olas, era elemental la construccion del rompe-olas de abrigo. Las dársenas constituyen siempre las obras del interior del puerto, destinadas a facilitar el movimiento de las mercaderias en la carga i descarga de los buques.

Para comprobar que esto es así i que los rompe-olas de abrigo de las bahías han sido considerados en todas partes como la base de la formacion de un puerto, hice relacion de muchos de los contruidos, i de que yo tenia antecedentes. Sin duda que habré estado mui léjos de mencionarlos todos i ni siquiera la tercera parte de ellos; pero tambien lo estoi de que la construccion de otros habré sido consultando los mismos fines.

Dije tambien que Italia, nacion eminentemente marítima, con sus numerosos puertos sobre el Adriático i el Tirreno, habia construido todos los suyos obedeciendo al mismo principio, esto es, que la obra fundamental es el abrigo de la bahía por medio de tajamares i, en la gran jeneralidad de ellos, facilitando ademas su entrada al puerto con ante-puertos protegidos con rompe-olas.

Sin duda tambien que entre los numerosos puertos de que hice mencion se encuentran varios que por sus condiciones especiales carecen de ante-puerto, o sea de un espacio abrigado para la entrada al puerto; pero todos tienen abrigadas sus bahías por rompe-olas peninsulares o aislados, i en numerosos casos, con ambos a la vez.

En Valparaiso, por sus condiciones especiales, no podríamos aspirar sino al abrigo de la bahía; porque seria talvez mui difícil i costoso formar un ante-puerto; pero prescindir de ello para limitar las obras a la construccion de dársenas que serian inmensas e inconvenientes para el fácil despacho de la carga i mui pequeñas como bahía, seria alejarnos del propósito de realizar un gran puerto del puerto desabrigado de Valparaiso.

Con estos antecedentes quise manifestar cuál era el sistema de construccion de los rompe-olas que se deduce de los planos que tengo a la vista para establecer algunos puntos de partida aplicables a la idea de construir el que, en nuestro concepto, es indispensable para el abrigo del puerto de Valparaiso.

Dije con este motivo que, a mayor profundidad de diez metros en el mar, las aguas permanecen en eterna tranquilidad, sin que les alcancen los sacudimientos de las olas. Por consiguiente, si no fuera por la necesidad de contemplar la accion de las corrientes submarinas, todos los rompe-olas se habrian construido formando

su base con piedras pequeñas o de todos portes. Contemplando las corrientes, varían entónces las condiciones de construcción i se cubren los taludes espuestos a las corrientes con piedras de mayor peso que no puedan ser en ningún caso arrastradas. Si a mas de la acción de las corrientes se advierte la acción destructora de las olas en profundidades menores de diez metros, se cubren los taludes amagados con piedras de mayor peso o con grandes bloques artificiales que aseguren su permanencia. Todo eso es mas de sentido comun que científico.

El gran tajamar de Portland, en sesenta i ocho pies de profundidad, se construyó con piedras naturales de un porte uniforme de una i cuarto toneladas, cubierto desde su base con una hilada de piedras de porte algo mayor.

Los tajamares de Plymouth en cuarenta i ocho pies de agua, Table Bay en treinta i siete, Tyne en diecisiete pies, Brest en treinta i cuatro pies, Cette en treinta, Kingstown en treinta i ocho, Cherburgo en sesenta i cinco, etc., han sido construidos en la misma forma, coronando a algunos de ellos el parapeto de mampostería o sillares de bloks artificiales que los cubren en su parte superior, como en Plymouth, o hasta su base como en Kingstown.

Los tajamares de poca profundidad se han construido, por razon de las olas i de las corrientes, sobre un banco de piedras pequeñas, con grandes bloks en seguida, o protegidos con los bloks de la marejada. En muchos casos, por error de concepción, se han construido enteramente de grandes bloks o cubriendo con ellos los taludes hasta profundidades donde no eran requeridos.

El rompe-olas Artha de St. Jean de Luz i los de Leghorn, Biarritz, por ejemplo, corresponden a los primeros i Alger, con su talud exterior cubierto de grandes bloks hasta su base, fueron considerados como errores de concepción que aumentaron inútilmente su costo.

El gran rompe-olas de Alderney, de ciento treinta i tres pies de profundidad, fué construido, i mal construido con piedra natural de pequeño porte i cubiertos sus taludes con dos hiladas de piedra mas grande sobre las que en su cima se construyó el parapeto de mampostería.

Los grandes rompe-olas de Marsella, como el de Alger, están sustentados sobre oase i alma de piedra de pequeño porte.

Los de Marsella, que se citan como de los mas perfectos, sobre una base de piedra pequeña, tienen un espesor de seis pies de piedra de dos quintales a uno un cuarto toneladas de peso, sobre la cual hai otro tendido de piedras de diez pies de espesor, cuyo peso es de cinco libras a dos quintales, i continúan alternándose en esa forma hasta la cima. El talud espuesto a las olas está cubierto de quince en quince pies de espesor con piedras de dos quintales a treinta toneladas de peso sobre las que descansan los grandes bloques artificiales que los protejen hasta cuarenta pies de profundidad.

Lo espuesto sobre la clase de materiales i forma en que se han construido los rompe-olas de abrigo, en todas partes está manifestando que el señor Salazar no incurrió en ningún error científico al concebir su proyecto, que no fué objetado por ninguno de los distinguidos injenieros Blis, Salles, Chevalier, Lloyd i Ballas, que conocieron de él en años anteriores i lo informaron favorablemente hasta obtener su aprobacion por la Cámara de Diputados.

No se llevó a cabo por la guerra con España.

El proyecto del señor Salazar concibe la ejecución del rompe-olas con tres millones de metros cúbicos de piedras sueltas que, desde el fondo, subirían toda la profundidad de las aguas muertas. De ahí se continuaria, en la zona que llama de las aguas ménos violentas, con un millon de piedras naturales de un cuarto a una tonelada de peso. En la parte de las aguas violentas de la cima continuaria con ochocientos mil metros cúbicos de grandes piedras naturales sobre las que descansarían cien mil bloques artificiales de veinticinco toneladas. La obra seria coronada por el parapeto de albañilería.

No hai nada de estraordinario en el proyecto i nada que sirva de antecedente a objeciones científicas que ni por razon de la profundidad, ni por la forma de construcción, le hicieron ninguno de los notables injenieros que informaron sobre él. Talvez por la fuerza de las olas en Valparaíso, seria insuficiente el peso de los materiales i de los bloques, i eso no comprueba su impracticabilidad.

El mismo señor Kraus, en el perfil número 240 del plano 125, concibe la ejecución del rompe-olas en la misma forma para seccion de las aguas muertas i a 29.80

metros de profundidad; i si se tratara de comparar el método del señor Salazar con el del señor Kraus, que adopta, como el señor Levéque, el muro vertical de mam-postería en la zona de las aguas violentas, llegaría a comprobarse que ese sistema, sobre ser mucho mas dispendioso, es ménos científico que el de enrocado en taludes del señor Salazar.

En la construccion del rompe-olas, entran como factores de la mayor importancia las corrientes i la accion de las mareas. Se comprende que ahí, donde son iguales las corrientes en el fondo que en la superficie, si ellas son considerables, minan la base de los taludes o arrastran con las piedras de los muros, orijinando graves hundimientos, como sucedió en Alderney, Cherburgo i otros tajamares.

Valparaiso presenta al respecto las mas favorables condiciones, como paso a demostrarlo, comparando sus corrientes i mareas con la de otros rompe-olas:

|                  | Corrientes.<br>Mtrs. por segundo. | Mareas.<br>Piés. |
|------------------|-----------------------------------|------------------|
| Alderney.....    | 3.91                              | —                |
| Cherburgo.. .. . | 1.45                              | 24               |
| Plymouth.....    | 2.00                              | 16               |
| Portland. ....   | 1.70                              | 20               |
| Valparaiso.....  | 0.28                              | 5                |

Todos los estudios practicados en Valparaiso están contestes con ese resultado, que es el obtenido de las investigaciones del señor Kraus. Las del señor Salazar, para la elaboracion de su proyecto, le dieron corrientes de 0.30 metros. Así se explica que, despues de mas de un siglo trascurrido desde que la espedicion española de 1790 de la *Descubierta* i la *Atrevida* hizo el estudio hidrográfico de la bahía de Valparaiso, no haya variado hasta hoy. Los estudios practicados por los oficiales de la *Beagle* en 1835, como los del Almirante de Pétit Tuars en 1838 i los de los marinos de la *Venus* de 1841, hasta la carta hidrográfica de 1854, manifiestan que las profundidades de la bahía de Valparaiso no han cambiado i permanecen como en 1790, lo que no podría atribuirse sino a la nulidad de las corrientes i mareas. Esto, que favoreceria grandemente la construccion del rompe-olas proyectado por los señores Salazar i Levéque, se lo explica

el señor Kraus, porque las arenas i arrastres de los grandes aluviones se han estendido en la orilla o contorno de la bahía, donde practicó sus sondajes. Esto manifiesta que, por este capitulo, la bahía de Valparaiso presenta condiciones escepcionalmente favorables para la construccion del rompe-olas.

Una de las razones mas poderosas que se han alegado, es la de la profundidad. El honorable Senador por Cautin me preguntaba ayer cuál era la profundidad de los rompe-olas de los puertos a que yo hacia referencia. Sentí no poder satisfacer al honorable Senador en ese momento i habria sido difícil la contestacion; porque, aun buscando los antecedentes que se refieren a obras de este jénero, solo se encuentran datos incompletos.

Así, un rompe-olas comienza en un punto por una profundidad i, a medida que avanza al interior, aumenta la hondura; de manera que las referencias que se hacen a las obras construidas, en la mayor parte de los casos son parciales.

He manifestado ántes que un puerto tiene a veces tres o cuatro rompe-olas. En el libro que tengo delante se contienen solo los planos horizontales de los puertos que he citado; de manera que no hacen referencias apreciables del perfil vertical de los rompe-olas.

Aunque la profundidad del mar debe ser un factor de la mayor importancia en la construccion de rompe-olas, parece que los técnicos i los autores lo contemplan, mas por razon del volumen que encarece su ejecucion, que por las dificultades técnicas que presentan.

La importancia se la dan al sistema de construccion, a la manera mas científica de realizar la obra en forma que con el menor consumo de material i con la mayor economia se obtengan las mayores ventajas posibles en estabilidad i conservacion.

Se ha hecho referencia a lo que se ha llamado el fondo indefinido de fango que se atribuye a la bahía de Valparaiso.

No es la bahía de Valparaiso la que tenga un fondo de «fango indefinido». Lo indefinido está en los sondajes que no se practicaron: ahí donde no hai sondajes, todo tiene que aparecer necesariamente indefinido.

Pero aun tomando en su verdadero valor técnico la espresion de *fondo de fango*

*indefinido*, porque es un término usual en obras marítimas, voi a manifestar con un testimonio irrecusable que no es éste un punto de vista que pueda poner en tela el ánimo de los entendidos en estas materias.

Larroche, eminente ingeniero, constructor del canal de Suez, en su libro sobre Construcciones marítimas, página 27, refiriéndose a los fondos de fango, dice lo siguiente:

«El fango de un gran espesor, de poca fundidad indefinida, como se dice habitualmente, puede soportar esfuerzos verticales considerables.

«Así, el gran rompe-olas de Trieste, reposa sobre un *fondo de fango indefinido*, i su construccion no ofreció ninguna dificultad

«La construccion de los muros de los malecones de este puerto se abstuvo despues de una serie de accidentes, a causa de que el fango no se comporta de la misma manera con respecto a los empujes horizontales».

Es ello evidente, señor Presidente. Mas allá de la capa de fango líquido, sobre la cual reposan las aguas, el fango que le sigue, por el propio peso de los materiales i el del agua misma, tiene que solidificarse.

La formacion esquistosa por capas horizontales hace ver que, debido a las grandes presiones de las profundidades, la plasticidad desaparece i el fondo de fango líquido de la superficie submarina se convierte en fango duro i resistente mas abajo, como se deduce del ejemplo citado del tajamar de Trieste. El mismo señor Kraus comprueba que esto es elemental, cuando refiriéndose a los sondajes jeológicos con el aparato Lucas, dice que penetraba solo *algunos* metros en el fango líquido. Además, hace mencion de que escurriéndose el fango líquido de las cucharas del aparato, *salian éstas rasmilladas por las piedras del fondo*, lo que comprobaria la formacion esquistosa del fondo submarino i no la presencia del fango incompresible.

Puede fácilmente comprenderse que si sobre ese fondo de fango se hace gravitar el peso de una enorme columna de piedra, la presion hará escurrirse de su base el fango líquido o materia inconsistente, haciendo que los cimientos vayan a reposar en base sólida; i es así como se han ejecutado grandes obras en muchas partes del

mundo. El autor cita el caso de Trieste, que tiene uno de los mas grandes rompe-olas que se conocen, i en los Países Bajos, estas obras son en su casi totalidad construídas sobre fango.

De modo que no es fundado el temor que se manifiesta porque el sub-suelo de la bahía de Valparaiso sea de fango. Si lo fuera, no deberían ciertamente ejecutarse los rompe-olas de Talcahuano que proyecto el señor Kraus sobre *fondo de fango indefinido*.

No es tampoco probable que las profundidades vayan mas allá de setenta metros; primero, porque no habria necesidad de ello, i segundo, porque el mismo señor Kraus constata en su libro que el fondo de la bahía de Valparaiso forma mas allá una superficie plana.

Si es, pues, manifiesto que no hai serias dificultades técnicas que nadie ha comprobado ni discutido i que puedan oponerse a la construccion del rompe-olas, ¿qué razon habria para que nosotros, dejándonos arrastrar por las impresiones del momento, prescindiéramos por completo de la obra elemental en la construccion de un puerto, de la construccion del rompe-olas? ¿cuál para lanzarnos a un derroche de cuarenta millones ántes de verificar el fácil estudio de su practicabilidad?

Yo no la diviso, señor Presidente.

Se dice por el señor Kraus que la obra aparece a la simple vista irrealizable. No funda su argumento sobre ningun cálculo matemático ni científico. Habla simplemente del volúmen que tendria el rompe-olas que se construyera, i se refiere a que una obra de magnitud tan considerable no podria ser aceptada *económicamente*. Esto es lo que dice, pero en ninguna parte de su obra he encontrado una palabra que pueda estimarse como la condenacion del proyecto de rompe-olas.

I que, al respecto, el mismo señor Kraus tiene opiniones bien definidas, es algo que yo podria comprobar con un folleto que tengo a la mano, en el cual, refiriéndose en 1897 al proyecto de construir una dársena en el Matadero, espresa *«que sus malecones se ejecutarían en el mar; pero siempre al abrigo del rompe-olas, que es la primera obra que debe iniciarse»*.

Voi a manifestar ahora, que ni siquiera por el lado económico hai razones bastante fundadas que pudieran inducirnos a prescindir de esta obra principal de abrigar la bahía de Valparaiso:

| ROMPE-OLAS          | Largo<br>MTS. | Profundidad   |               | Distancia<br>de canchera<br>MTS. | Piedras naturales<br>M | Bols artificiales<br>M <sup>3</sup> | Cubo total<br>M <sup>3</sup> | Costo oro          |                       | Año  |
|---------------------|---------------|---------------|---------------|----------------------------------|------------------------|-------------------------------------|------------------------------|--------------------|-----------------------|------|
|                     |               | MAJOR<br>MTS. | MEDIA<br>MTS. |                                  |                        |                                     |                              | esterlino<br>PESOS | metro lineal<br>PESOS |      |
| Cherburgo.....      | 3,763         | 22            | 20            | 5,000                            | 5,399,966              | 1,066,586                           | 6,466,830                    | 9,699,495          | 2,577                 |      |
| Plymouth.....       | 1,400         | 15            | 14            | 4,200                            | 1,325,000              | 40,000                              | 1,865,000                    | 5,256,000          | 3,754                 |      |
| Arjel.....          | 2,000         | 30            | 20            | 4,000                            |                        | 1,750,000                           | 1,750,000                    | 8,756,000          | 4,375                 |      |
| Portland.....       | 2,400         | 30            | 25            | 700                              | 2,700,000              | 60,000                              | 2,760,000                    | 4,500,000          | 1,875                 |      |
| Proyecto Salazar... | 800           | 70            | 40            | 400                              | 4,800,000              | 110,000                             | 4,910,000                    | 4,840,000          | 6,130                 | 1862 |

mueven el criterio de la prensa i que influyeron para que los estudios se hicieran ya de un lado de la bahía, ya del otro?

¿No nos dice el señor Kraus en su libro, que se proyectaba i hubo de estudiar la construcción del dársena i puerto en Viña del Mar, para abrigo de la bahía de Valparaíso?

Si el estero de Viña del Mar hubiera sido un brazo de mar prolongado hasta Santiago, talvez se habría exigido al señor Kraus que estudiara la construcción del puerto de Valparaíso en los alrededores de Santiago.

He aquí entonces por qué el señor Kraus ha debido estudiar los proyectos que se le presentaban i adoptar una base que se aleja de la realización del puerto de Valparaíso. De ahí el origen del contrato en que se le fijaba de un modo casi imperativo las condiciones a que debía sujetarse. Vino a estudiar las dársenas que se trataba de construir, i esas dársenas no podían situarse al centro sino al rededor de la bahía de Valparaíso.

Es, i ha sido siempre la obra elemental en la construcción de puertos, la ejecución del rompe-olas de abrigo. Sin embargo, se ha dicho que no todos los puertos tienen quiebra-olas, i que Marsella, Brest i Trieste solo tienen dársenas en la propia forma que se proyectan para Valparaíso.

Yo siento pensar de una manera diferente, en una cuestión de hecho, porque tengo los planos a mi vista.

El puerto de Trieste está cerrado por un tajamar de 3,050 piés de largo, construido al frente de la bahía, que está espuesta a los vientos del sur. Por el lado Oriente, el mismo puerto, está cerrado por un rompe-olas peninsular de 1,500 piés de largo. Al interior de la bahía se han construido cinco diversos dársenas, o sea entradas con malecones en sus tres costados, del frente i de los lados, que constituyen sus dársenas.

Es cierto que el puerto de Trieste tiene un rompe-olas a su frente que protege las dársenas del interior; pero el rompe-olas aislado, situado al frente i de una extensión de 2,250 piés, protege las cinco dársenas ubicadas en la sección de la costa. Así es que el rompe-olas es una cosa i las dársenas son otra.

Se han abrigado las dársenas con rompe-olas i fueran lo mismo que en Valparaíso i en las Habas, la Aduana i el Barón se proyectaran las dársenas de Trieste protegidas por el tajamar aislado que las cierra

¿Dónde está entonces lo irrealizable?  
¿Está en las dificultades científicas? ¿O estará en las corrientes de intereses que

por el frente, i si otro tajamar, el del Sur, de mil cien piés, no protejera el ante-puerto.

Respecto de Marsella se cita un ejemplo que se presta, como Trieste, al equívoco de considerarlo igual a lo que ha proyectado el señor Kraus. El puerto de Marsella está dividido en diversas dársenas, i al frente de ellas hai un gran muro rompe-olas que las abriga. En su extremo N.O. se ha prolongado el rompe-olas en 3,500 piés para formar el ante-puerto; miéntras que al Sureste, donde hai otra entrada al puerto, un espigon de 800 piés forma otro ante-puerto.

De manera que en Trieste, Brest i Marsella los grandes rompe-olas existen i son de los mas considerables del mundo. Miro los planos que tengo delante, i veo que a las dos entradas del puerto de Marsella están escritas las palabras *outer harbour*, bahía afuera, *ante-puerto* en nuestro idioma; i que ese *oute harbour* es el espacio de mar, afuera del puerto, abrigado por los rompe-olas que se desprenden a continuacion del gran rompe-olas central.

No es, pues, exacta la cita de que ellos sean como las dársenas proyectadas en Valparaiso, donde el rompe-olas forma las dársenas.

Para que nos formemos una idea de lo que costaria un tajamar de abrigo de la bahía de Valparaiso, tal como lo meditaba el señor Salazar, voi a demostrarlo:

El presupuesto del señor Salazar, traducido a moneda de 18 peniques, representaria hoi lo siguiente:

|   |              |
|---|--------------|
| Tres millones de metros cúbicos de piedras chicas para la formacion del banco o base en las aguas muertas, a un metro cuarenta centímetros cúbicos... | \$ 3.544,000 |
| 1.000,000 metros cúbicos piedras naturales de un cuarto a una tonelada, a dos metros setenta i cinco centímetros cúbicos.....                         | 2.320,000    |
| Ochocientos mil metros cúbicos de grandes piedras, excediendo de una tonelada arriba, a cuatro metros setenta centímetros cúbicos.....                | 3.172,500    |
| Cien mil metros cúbicos de grandes bloques artificiales, de dieciocho metros  |              |

|  |               |
|--|---------------|
| cincuenta centímetros cúbicos.....   | \$ 1.564,000  |
| Diez mil metros cúbicos de albañilería del parapeto vertical, a diecinueve metros cúbicos..... | 160,300       |
| Costo del tajamar.....   | \$ 10.798,200 |
| Dique seco de carena para toda clase de buques.....  | 2.000,000     |
| Muelles agregados a los muellecones .....  | 800,000       |
| Espropiaciones.....  | 1,800,000     |
| Instalaciones.....   | 1,000,000     |
| Administracion.....  | 600,000       |
| Continjencia.....  | 800,000       |
| Suman.....   | \$ 17.053,000 |

¿Son mui bajos los precios unitarios o el cómputo del valor de esas obras?

No lo sé; pero deben serlo, sin duda, delante de los enormísimos del proyecto Kraus, segun apreciaciones que he oído nacer; pero sí, se ve en los antecedentes de ese proyecto, que los precios unitarios estaban comprobados prolijamente por constructores mui distinguidos de aquel tiempo.

¿I cuál era la forma, señor Presidente, que el señor Salazar consultaba para estos trabajos?

Voi a decirlo.

El señor Salazar no pedia que el Gobierno ejecutara su obra: pedia privilejio esclusivo para construir el tajamar, muelles i diques secos en los términos siguientes:

1.º De noventa años para cobrar el servicio del tajamar a todos los buques mercantes i demas embarcaciones menores en conformidad a las tarifas que se fijarian por el Gobierno.

2.º De cincuenta años para el establecimiento i uso de los diques secos i del espacio de mar necesario para éstos.

3.º De cincuenta años para el establecimiento i uso de los muelles de carga i descarga por un precio convencional que nunca excederia del que fuera usual al dar comienzo a los trabajos.

Las ventajas para el Fisco estaban representadas:

1.ª Por la entrega al Fisco de quince mil metros cuadrados en sitios formados en la canteras;

2.ª Con la facultad del Fisco de estraer a su costa de las canteras la piedra que necesitara para sus trabajos;



3.ª Con el uso gratuito de los diques de carena para las naves del Estado;

4.ª Con la participacion del Fisco por el cincuenta por ciento de las entradas líquidas del puerto; i

5.ª Con que todas las obras i elementos de explotacion quedarian a beneficio fiscal al término de los plazos estipulados.

En cuanto al proyecto del señor Levêque, no era lo mismo: se trataba en él, segun creo, de que el Fisco garantizara un cinco por ciento sobre el costo de las obras, que pagaria por anualidades o semestres vencidos.

I ¿cuáles eran las obras que proyectaba el señor Levêque?

Proyectaba un rompe-olas de mil trescientos ocho metros de largo, cuyo costo estimaba, a pesar de la profundidad en que se considera que las obras son irrealizables, en quince millones seiscientos cincuenta i cuatro mil novecientos cuarenta i cinco pesos.

Debo hacer presente aquí que el señor Levêque, que no era ciego, estaba entendiendo en los asuntos del dique de Talcahuano i sabia bien la clase de propuesta que hacia. No se equivocaba en su contra i, sin embargo, atribuia a un rompe-olas de mil trescientos ocho metros de largo, i en profundidad de cincuenta i mas metros un valor de quince millones seiscientos cincuenta i cuatro mil pesos de veinticuatro peniques.

Consultaba, ademas, el señor Levêque, una línea de malecones de mil quinientos setenta i cinco metros de largo para el atracamiento de los buques mayores, cuyo costo seria de dos millones ciento setenta i nueve mil ciento cincuenta i seis pesos;

Cuatro grandes muelles de mampostería de cien metros de largo por setenta metros de ancho, que demandarian un costo de un millon novecientos nueve mil cuatrocientos noventa i cinco pesos; i

Un dique seco de mampostería, para barcos de ciento sesenta metros de largo, cuyo costo subiria a dos millones ciento diez mil cuatrocientos pesos.

El valor total de esas obras seria de dos millones seiscientos ochenta i ocho mil libras esterlinas, igual a veintiseis millones ochocientos setenta i nueve mil ochocientos sesenta i cuatro pesos de veinticuatro peniques.

Con su proyecto, el señor Levêque habilitaba ciento quince hectáreas de la bahía para fondear los buques; el señor Salazar consultaba una capacidad mui superior,

capaz de abrigar cómodamente en el puerto de doscientas a trescientas naves; el señor Kraus no consulta el abrigo de la tercera parte de la estension que el señor Salazar.

De manera señor Presidente, que cuando se tuvo la propuesta del señor Levêque por dos millones seiscientos ochenta i ocho mil libras esterlinas para ejecutar esas obras que he citado, en las que se encuentra el gran rompe-olas de abrigo de la bahía, estimado en quince millones seiscientos cincuenta i cuatro mil pesos de veinticuatro peniques, hai razon para presumir que ellas no son una fantasia, ni son irrealizables.

El honorable Senador por Valparaiso se estrañaba de que el señor Salazar hubiera estimado en dos millones de pesos la construccion de un dique seco. Su Señoría manifestaba que aquello no podia explicarse sino por la diferencia tan enorme que existe entre lo que en aquella época podia naturalmente exigirse i lo que exigen los progresos de la marina moderna. Es cierto que el señor Salazar consultó en aquel entónces un modesto dique, destinado a satisfacer las necesidades de los buques mercantes i de nuestros buques de guerra, en una época en que no se conocian en el mundo los buques blindados o, si los habia, no eran de gran peso ni de gran porte. El dique proyectado por el señor Salazar era de setenta metros de largo i de sencilla construccion.

Pero no puede haber duda de que hoi dia puede realizarse la construccion de un dique, aprovechando las condiciones favorables que presenta la costa inmediata a la bahía i que puede hacerse con un gasto de dos millones de pesos. El señor Levêque lo estimaba, para grandes naves, en dos millones ciento diez mil cuatrocientos pesos de veinticuatro peniques.

No es tampoco necesario construir un dique de un porte que supere a las necesidades reales del pais.

Se ha hecho referencia a que el dique seco debe ser de doscientos metros como lo concibe el señor Kraus, porque hai buques de gran eslora i de considerable tonelaje que requieren un gran dique, i se nos citaba los grandes transatlánticos de veinticuatro mil toneladas.

¿Acaso vamos nosotros a tener la visita de esos grandes vapores, de modo que fuera necesario proporcionarles la entrada al dique que construyamos?

Yo sé que Inglaterra i Alemania construyen enormes trasportes que llegan a

setecientos sesenta pies de eslora, ¿vendrán alguna vez a nuestras costas?

Puede ser: en la carrera del progreso eso está dentro de lo posible. Pero, yo estimaba que un dique de ciento sesenta o ciento setenta metros bastaría para realizar el propósito de que pudieran carenarse en él hasta los mas poderosos acorazados del mundo.

Hasta el momento en que Chile obtenía la *Esmeralda*, que tiene cuatrocientos treinta i seis pies de eslora, talvez no habia en el mundo un buque de guerra mas largo que ése. En época posterior, con el aumento del tonelaje en las construcciones navales, se han aumentado sus proporciones; pero no lo bastante para que pueda establecerse una diferencia mui notable.

Los mas grandes acorazados de Inglaterra no exceden de quinientos pies de escora i setenta i ocho pies de manga o ancho. En los Estados Unidos se construyen cinco poderosos acorazados del tipo del *Colorado*, de trece mil seiscientas toneladas, los mas grandes que va a tener la marina de esa nacion, i no llegan a un largo mayor de quinientos dos pies.

La Francia construye tres acorazados del tipo del *E. Renan*, de quinientos quince pies de largo i trece mil toneladas. Ninguna otra nacion tiene buques de esas dimensiones de eslora.

Entre tanto, quinientos quince pies son ciento cincuenta i siete metros; de manera que esos grandes acorazados franceses podrian carenarse sin dificultad en un dique de ciento sesenta a ciento setenta metros de largo. Por consiguiente, no habria objeto en aumentar las dimensiones exajeradamente, ni hai entonces por qué sorprenderse de que el señor Salazar estimara en dos millones lo que, con mayores proporciones, el señor Levêque estimó en dos millones ciento diez mil cuatrocientos pesos de veinticuatro peniques, i el señor Krauss en dos millones ciento veintiseis mil setecientos pesos de dieciocho peniques.

Fuerza es repetirlo; vino el señor Krauss a realizar un propósito fijado de antemano; vino a efecto de estudiar los proyectos de dársenas, de personas que las habian proyectado, ya en un lado, ya en otro de la bahía, o en Viña del Mar.

Aunque cuando se dictó la lei autorizando el gasto de diecisiete mil libras esterlinas para ejecutar los estudios, se creyó que ellos se referian a toda la bahía para

mejorar el puerto, la autorizacion habia sido para comprobar los proyectos de dársenas elaborados por particulares. El contrato ajustado con el señor Krauss lo espresa claramente i en todos los documentos i aun en diversos pasajes de la obra del señor Krauss se comprueba que su venida fué con el objeto de estudiar la construccion de las dársenas proyectadas i no con el de otras obras para mejorar el puerto.

He manifestado ya cuál fué el orjjen de la idea i proyecto de las dársenas de las Habas i de la Aduana del proyecto Krauss. Voi a referirme a las que ha proyectado en el Barón i en el Matadero i al proyecto de dársena i traslacion del puerto a Viña del Mar.

Los señores Bobillier i Wedeles concibieron en 1897 un proyecto de formacion de una dársena en seco, protegida por rompe-olas en Viña del Mar, que, a mas de sus dificultades técnicas, se manifestó con sobrado fundamento que era inaceptable, porque habria sido herir los lejítimos intereses de Valparaíso. El señor Krauss informó desfavorablemente ese proyecto.

En el mismo año el señor White proyectó una dársena en el Matadero i los señores Fernández Vial i Behrens otra en el mismo punto. Ambas hacian partir un rompe-olas de Punta Gruesa hácia el centro del puerto, que recorria en todo su largo la línea de dieciseis a dieziocho metros de agua en la misma forma i por los mismos puntos en que el señor Krauss trazó su tajamar de la dársena del Matadero. En su concepcion jeneral, esta dársena proyectada para el futuro, corresponde exactamente o con mínimas diferencias a la del proyecto de los señores Fernández Vial i Behrens. Puede haber diferencias insustanciales en los detalles; la idea es la misma, la concepcion gráfica del proyecto, la misma.

Un proyecto nuevo, talvez mui bien concebido, es el del señor Krauss, enteramente orijinal, para la dársena del Barón. Sin embargo, no deja de ser atendible la observacion que hacen algunos entendidos. Se consulta en la construccion de esa dársena un espigon rompe-olas que preteja la entrada, i ese espigon léjos de abrirse en su extremo para facilitar el acceso de los buques, se estrecha en forma que las naves, a mas de presentar su costado a las olas, correrian grave riesgo de estrellarse contra los malecones ántes de

ganar el romanso de las aguas que proteje el espigon.

Talvez, en prevision de esto, se ha ubicado por ahí cerca el Cuerpo de Salvavidas. Está mui bien escojida esa colocacion, porque efectivamente se le cree necesario.

Se ve, pues, que el señor Krauss, cumpliendo su mision con indiscutible competencia, estableció en sus estudios las condiciones técnicas de los proyectos de dársenas de la Aduana, las Habas i el Matadero i elaboró su proyecto de dársena del Baron; pero que no hizo ningun estudio, ninguna investigacion de su ramo que fuera dirigida a establecer la practicabilidad o impracticabilidad de la obra principal en la construccion de un puerto —el rompe-olas que abrigue la bahía.

Isi la obra del rompe-olas es necesaria siempre que se quiere construir o mejorar un puerto i nada nos fuerza a creer que sea irrealizable, ¿qué fundamento habria para que prescindieramos de ella? Si las obras que proyecta el señor Krauss van a costar tanto, i mucho mas talvez, de lo que costaria realizar el proyecto de mejorar definitivamente el puerto de Valparaiso, ¿por qué nos cerrariamos la puerta i nos entregariamos ciegamente a la ejecucion de un proyecto que puede no adolecer de defectos, pero que, bien estudiadas las cosas, puede merecer ménos aceptacion que otros que en seguida se presenten i consulten ventajas superiores? Yo no lo comprendo.

Por otra parte, delante de las obras que el proyecto contempla para Valparaiso por valor de treinta i cinco a cuarenta millones de pesos, no podemos olvidar que son numerosas las obras públicas exijidas como imposterables en el resto del pais, entre las que algunas representan necesidades de un órden superior.

Chile es un pais eminentemente marítimo, i en razon de su estensa costa i del aislamiento del territorio, por la interposicion de vastos desiertos, estamos obligados a mantener una escuadra poderosa. Un pais como el nuestro no podria, sin grave perjuicio para nuestro progreso, entrar por el camino de los armamentos marítimos, que nos impondrian gastos mui considerables.

Pero, yo considero que no podemos desprendernos de la idea de poseer una escuadra suficiente para hacernos respetar i para evitar los peligros que nos acarrearía un estado de desarme. I en este sentido

¿es posible pensar que Chile, con sus riquezas salitreras del norte enteramente aisladas del resto de la República, no tenga puertos ni tenga cañones para defenderlas? ¿Se cree que es obra previsora i patriótica dilatar la construccion del ferrocarril lonjitudinal en los desiertos que interrumpen la continuidad del territorio? ¿Qué haríamos mañana, en cualquiera dificultad que se nos presentase? Tendríamos que cruzarnos de brazos, i acusarnos tardíamente de nuestra imprevision.

La seguridad del pais está en el mantenimiento de una escuadra, i no podemos mantenerla sin gastos mui considerables que nos abrumarian. Entónces, la construccion de un puerto militar nos es rigurosamente exijida.

Valparaiso no llegará a ser jamas un verdadero puerto militar, ménos puede serlo Talcahuano, con su ancha bahía por todos lados vulnerable. En toda la estension de la costa no hai sino un punto que ofrezca condiciones favorables para hacer de él un puerto militar como seguro i económico asilo de la Escuadra, i ese puerto es Llico.

Situado en el centro del pais i favorecido por las condiciones escepcionales de su topografia i de su fácil comunicacion con el interior del pais, Llico seria en breve el primer puerto comercial de la República. Como puerto militar, Llico nos permitiría el desarme de la Escuadra, consultando la economía en su mantenimiento. A su abrigo, la Escuadra no tendria que temer en caso de guerra, ni seria ahí un peligro para la quietud en el interior i la autoridad de los Gobiernos.

Para realizar las obras que el pais requiere de todos lados, se necesita mucho dinero i yo no sé de dónde se obtendria. Para realizar las obras de Valparaiso se va a autorizar un empréstito, emitiendo bonos por una cantidad de millones que por muchos años no se han invertido en los trabajos públicos del pais entero. Por eso se nos impone el deber de marchar con cautela i moderacion.

Yo no estimo este proyecto con el espíritu de rejionalismo que se nos atribuye; representante de una provincia del norte que produce al Estado la mitad de sus rentas, sin que participe de sus beneficios, yo creo que, a menudo, razones de un órden superior o de interes nacional nos compulsan a olvidar esa justa equidad con que deber distribuirse los caudales públicos i que nos obliga a velar por-

que resulten provechosos los sacrificios del Estado.

Méno*s* soi partidario de esa centralizacion de los recursos fiscales en beneficio de ciertas localidades o rejiones favorecidas. Por eso, cuando recuerdo que se invirtieron siete millones doscientos mil pesos en mejorar el servicio de agua potable de Valparaiso, que otras veces se han destinado gruesas sumas para atender a sus servicios municipales o de otro órden, que en este mismo proyecto se consultan grandes obras de beneficio local, que no tienen relacion con el mejoramiento del puerto i se consultan hasta los empedrados de algunas de sus calles, yo, que he contribuido con mi voto al despacho de las leyes que esos beneficios le acordaron, creo que debe tener un limite el rejionalismo de Valparaiso.

Mucho es mi interes por Valparaiso; pero cuando medito en que este proyecto de dársenas no mejorará definitivamente el puerto i puede conducirnos a tener que votar mañana otra treintena de millones para realizarlo, entón*ces* yo me digo: nó, esto no es prudente; Valparaiso no es Chile entero, Italia no fué próspera mién*tras* duró la grandeza de la centralizacion romana.

Antes de terminar, esplicaré lijeramente las indicaciones que he hecho i que modifican el proyecto de la Comision informante.

Sin que manifieste opinion contraria a la construccion de la dársena del Baron, creo que no es prudente acometerla a la vez, ántes de conocer el resultado de las que se construyeran en las Habas i la Aduana.

Por lo demas, he aceptado en todas sus partes el proyecto de la Comision, adicionándolo en el sentido que he manifestado i solo suprimiendo un artículo de detalle en que en vez de facilitar, creo que se entrabaria la accion del Presidente de la República en la aceptacion de las propuestas (*Leyó*).

He adicionado el artículo 1.º en el sentido de que puedan hacerse propuestas en las mismas condiciones jenerales, para la construccion del rompe-olas que abrigue la bahía, i como anexos de él, la construccion de malecones, muelles, dique seco i malecon definitivo que rodea la bahía, autorizándose con ese objeto la inversion hasta de dos millones quinientas mil libras.

Otro artículo que he agregado es el que consulta que puedan hacerse propuestas

para la construccion i explotacion de las obras por cuenta del contratista, en la forma que en años anteriores lo solicitó el señor Salazar, i para que pasen todas ellas a beneficio fiscal, una vez terminado el plazo por el que se concediera la explotacion.

Las demas agregaciones son de carácter jeneral i ninguna altera el pensamiento de la Comision.

De manera, señor Presidente, que mis indicaciones obedecen al propósito de que el Gobierno no se cierre la puerta para aceptar otra clase de propuestas basadas en otros proyectos que pudieran ser aceptables, para reducirse única i exclusivamente a las que se le presenten teniendo por base el proyecto Krauss. No disminuyen las facultades que se conceden al Presidente de la República; por el contrario, las amplian.

¿Qué razon podria moverlo entón*ces* para encerrarse exclusivamente en el proyecto Krauss? A la verdad que yo no lo comprenderia.

Obras como las proyectadas por el señor Krauss, o como cualesquiera otras de las que hagan el mejoramiento del puerto de Valparaiso, encontrarán fácilmente interesados entre los constructores, ajentes de negocios i capitalistas estranjeros. Se interesan, segun sabemos ya, el señor Reed i otro señor a que hizo referencia el honorable señor Ministro de Hacienda: porque estiman que sobre la base de los prolijos estudios del señor Krauss, sus cálculos de construccion no adolecerán de errores de apreciacion que destruyan la parte de utilidades en el negocio a que se refieran sus propuestas.

Pero yo observo ¿garantizan ellos la bondad en el resultado de las obras?

Nó, señor Presidente.

¿Garantizan que ellas van a corresponder a los fines para que se construyen?

Evidentemente nó.

Para ellos, el negocio es no errar en sus cálculos de costo de construccion i asegurar sus utilidades; para nosotros, legisladores, que tenemos la responsabilidad de lo que votamos, lo está en que las obras den el resultado que se ha tenido en mira al construir las. Eso es lo que nos corresponde.

El señor LAZCANO (Presidente).—Se levanta la sesion.

*Se levantó la sesion.*

PEDRO A. PEREZ B.,  
Redactor.