

Sesión 20.a extraordinaria en 16 de Noviembre de 1921

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES CLARO SOLAR Y CORREA OVALLE

SUMARIO:

Se envía a Comisión una solicitud del Cuerpo de Bomberos de Gorbea.— Se aprueban el proyecto sobre aprobación del contrato de arrendamiento del Teatro Municipal de Copiapó; y el que autoriza a la Municipalidad de Tomé para enajenar un sitio de su propiedad.— Se envían al archivo las solicitudes de las Municipalidades de Peumo y Huasco sobre liberación de contribución municipal para caminos.— El señor Claro (Ministro de Hacienda), contestó algunas observaciones formuladas por el señor Echenique sobre inversión de fondos públicos.— El señor Tocornal (Ministro del Interior), rectifica un concepto de sesión anterior.— El señor Ministro de Industria da algunas explicaciones sobre el puente de río Teno y sobre la inversión de fondos para caminos.— Se acuerda a indicación del señor Zañartu (don Héctor), celebrar sesión el día de mañana, destinada al proyecto sobre caminos.— El señor Valenzuela contesta observaciones del señor Bañados sobre el "Latorre".— El señor Bañados da carácter de interpelación a sus observaciones sobre la materia.— El señor Aguirre Cerda se ocupa de la pensión de la familia de un ex-Gobernador de Los Andes.— El señor Zañartu (don Héctor) se refiere a la solicitud de la Municipalidad de Cauquenes sobre empréstito.— Continúa la discusión del proyecto sobre caminos.— Se levanta la sesión.

ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Aguirre Cerda Pedro	Errázuriz Ladislao
Alessandri José Pedro	Freire Fernando
Bañados Guillermo	Garnham Luis
Barros E. Alfredo	Gatica Abraham
Briones Luco Ramón	González E. Alberto
Concha S. J. E.	Huneeus Francisco
Concha Luis Enrique	Letelier Silva Pedro
Echenique Joaquín	Lyon Peña Arturo
Edwards Guillermo	Mac-Iver Enrique
Errázuriz Jorge	Ochagavía Silvestre

Rivera Guillermo
Torrealba Zenón
Valenzuela Régulo
Valdés Ricardo
Zañartu Héctor.

Y los señores Ministros del Interior, de Relaciones Exteriores, Culto y Colonización, de Hacienda, de Guerra y Marina, y de Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles.

ACTA

Se leyó y fué aprobada la siguiente:

Sesión 19 extraordinaria en 15 de Noviembre de 1921

Asistieron los señores: Claro, Ovalle, Aguirre, Alessandri, Bañados, Barros, Briones, Concha S. don Juan E., Concha don Luis E., Echenique, Edwards, Errázuriz Tagle, Errázuriz Lazzano, Freire, Garnham, Gatica, González Errázuriz, Huneeus, Letelier, Lyon, Mac-Iver, Ochagavía, Quezada, Rivera, Torrealba, Valenzuela, Valdés, Zañartu don Héctor y los señores Ministros del Interior, de Hacienda, de Guerra y Marina y de Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles.

Leída y aprobada el acta de la sesión anterior, se dió cuenta de los siguientes negocios:

Oficio

Uno del señor Ministro de Justicia, con el cual remite ejemplares de la Memoria correspondiente a los años 1917 a 1921.

Se mandó archivar el oficio y distribuir la Memoria entre los señores Senadores.

Telegramas

Uno de don Eduardo Reyes Cox, referente a la necesidad de consignar en el proyecto de obras portuarias fondos para las obras complementarias del puerto de Antofagasta.

Otro de don Juan Cabezas, como Primer Alcalde de Temuco, en que pide, en representación de esa Comuna, que no se excluya a Puerto Saavedra en el proyecto de obras portuarias; y

Otro de don Francisco Duhart, a nombre de la Sociedad de Fomento Agrícola de Temuco, en el mismo sentido que el anterior.

Se mandaron agregar a sus antecedentes.

En la hora de los incidentes, el Honorable Senador por Linares, señor Barros, ruega al señor Ministro de Hacienda tenga a bien arbitrar alguna medida a fin de atender cuanto antes al pago de los intereses de los bonos de regadío.

Hay instituciones como la Caja Nacional de Ahorros que tienen fuertes sumas invertidas en ellos y hasta el momento no reciben los intereses correspondientes que debieron haber sido pagados el 30 de Setiembre último.

El señor Ministro de Hacienda contesta al señor Senador que tomará muy en cuenta sus observaciones y lamenta no poder afirmar que ordenará inmediatamente el referido pago debido a la difícil situación fiscal.

El señor Ministro del Interior recomienda a la aprobación del Senado el proyecto de ley sobre construcción de obras de alcantarillado y desagüe en diversas ciudades de la República, desechado hace algún tiempo por la Cámara de Diputados.

El señor Aguirre Cerda adhiere a la petición del señor Ministro.

El señor Torrealba formula indicación para que dicho proyecto se agregue a la tabla de la orden del día a continuación del proyecto sobre construcción de obras portuarias que ocupa actualmente el primer lugar.

El señor Ministro del Interior agradece al Honorable Senador por Santiago la indicación que ha formulado.

El señor Ministro de Hacienda ruega a la Comisión de Hacienda del Senado tenga a bien ocuparse del estudio de los proyectos sobre contribuciones, aprobados por la Cámara de Diputados y que han sido sometidos a su conocimiento.

El señor Valdés promete al señor Ministro agitar el despacho de estos negocios.

El señor Concha don Luis ruega a la Comisión de Guerra tenga a bien evacuar su informe acerca del mensaje sobre ascenso a General de División del General de Brigada don Alberto Herrera.

El señor Bañados hace algunas observaciones con motivo de los sucesos fraudulentos ocurridos en el servicio de los albergues y llama la atención del señor Ministro del Interior a la conveniencia que, en su concepto, habría en designar a un Ministro de la Corte de Apelaciones de Santiago para que se avoque el conocimiento de estos hechos delictuosos; cree que por tratarse de una verdadera defraudación efectuada premeditadamente y que amenaza asumir algu-

na proporción, debe encomendarse su investigación a una persona entendida y con práctica en el desarrollo de estos procesos.

Insinúa también al señor Ministro la idea de acordar una licencia al actual Prefecto de Policía, mientras duran las investigaciones a fin de facilitar el éxito de ellas.

Usan en seguida de la palabra en este incidente, el señor Ministro del Interior y los señores Errázuriz Lazcano y Aguirre.

El señor Echenique continúa dando desarrollo a sus observaciones sobre el sistema de inversión de los fondos públicos en la actual administración y se ocupa también de las diversas concesiones que han sido hechas por el Gobierno.

Se dan por terminados los incidentes.

En votación la indicación del señor Torrealba, es aprobada por 16 votos contra 7, absteniéndose de votar dos señores Senadores.

En conformidad al acuerdo adoptado en la sesión anterior, se procede a la elección de Consejero de la Caja de Crédito Hipotecario en reemplazo del Honorable Senador por Maule, señor Besa.

Tomada la votación y practicado el escrutinio de 27 cédulas igual al número de Señores Senadores presentes, se obtiene el siguiente resultado:

Por don Antonio Varas	16 votos
En blanco	11 "

El señor Presidente proclama elegido al señor Varas.

Se suspende la sesión.

A segunda hora, entrando a la orden del día, continúa la discusión particular del proyecto de ley aprobado por la Cámara de Diputados sobre construcción de obras portuarias, que quedó pendiente en la sesión anterior, en el artículo 1.º, conjuntamente con las indicaciones formuladas.

El Honorable Senador por Atacama, señor Mac-Iver, sigue dando desarrollo a sus observaciones hasta el término de la sesión, y queda con la palabra.

Se levanta la sesión.

CUENTA

Se dió cuenta:

1.º Del siguiente mensaje de S. E. el Presidente de la República:

Conciudadanos del Senado y de la Cámara de Diputados:

Tengo el honor de poner en vuestro conocimiento que, de acuerdo con el Consejo de Estado, he resuelto incluir entre los asuntos de que podéis ocuparos en el presente período de sesio-

nes extraordinarias, las mociones del Honorable Senador don Luis Claro Solar, con que inicia un proyecto de ley sobre sociedades con responsabilidad limitada de los socios, y otro relativo al procedimiento que debe seguirse en las cuestiones a que dé lugar el establecimiento de las servidumbres legales indicadas en el párrafo II del Título XI del libro II del Código Civil.

Santiago, 14 de Noviembre de 1921.—**Arturo Alessandri.—R. Sánchez.**

2.º De un informe de la Comisión de Gobierno y Elecciones, recaído en el proyecto de ley, iniciado por el Presidente de la República, que concede el derecho a retiro al Inspector General de Policías, don Manuel Izquierdo Vargas.

TRAMITACION

El señor SECRETARIO.—Da lectura a un informe de la Comisión de Gobierno y Elecciones, en que propone que la solicitud presentada por el Cuerpo de Bomberos de Gorbea para obtener el permiso necesario para conservar un bien raíz, pase a la Comisión de Legislación y Justicia.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Si no hay inconveniente, se dará la tramitación que propone la Comisión.

Acordado.

CONTRATO DE LA MUNICIPALIDAD DE COPIAPO

El señor SECRETARIO.—Da lectura a un informe de la Comisión de Gobierno y Elecciones, en que propone el siguiente proyecto de acuerdo:

"Artículo único. — El Senado, en uso de la facultad que le confiere el inciso cuarto del artículo 56 (55) de la Ley Orgánica de Municipalidades, aprueba el contrato de arrendamiento, celebrado entre la empresa Bidwell y Larraín y la Municipalidad de Copiapó, del edificio del Teatro Municipal, que ésta última posee en dicha ciudad".

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votación, daré por aprobado el proyecto de acuerdo.

Aprobado.

AUTORIZACION A LA MUNICIPALIDAD DE TOME

El señor SECRETARIO.—Da lectura al informe de la Comisión de Gobierno y Elecciones, que termina proponiendo el siguiente proyecto de acuerdo:

"Artículo único. — El Senado, en uso de la atribución que le confiere el inciso segundo del artículo 56 (55) de la Ley Orgánica de Municipalidades, aprueba el acuerdo adoptado por la Municipalidad de Tomé, para enajenar, en subasta pública, por el mínimo de \$ 12,000, un sitio que posee en la calle Nogueira de dicha ciudad".

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votación, daré por aprobado el proyecto de acuerdo.

Aprobado.

CONTRIBUCION DE CAMINOS

El señor SECRETARIO. — Da lectura a un informe desfavorable de la Comisión de Gobierno y Elecciones, recaído en una solicitud de la Municipalidad de Peumo en la cual pide que se le exima de la contribución de caminos.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — En realidad esta petición de la Municipalidad de Peumo está relacionada con las medidas que se adopten en materia de impuestos. Creo que sería conveniente mandar al archivo esta solicitud, sin darla expresamente por rechazada.

El señor BAÑADOS.—Me proponía salvar mi voto en esta materia, porque en realidad es el hecho que, en general, las Municipalidades no tienen dinero y la ley de caminos ha venido a agravar esta situación cercenando una parte considerable de las entradas municipales de casi todas las comunas de la República. Sin embargo, como no es posible hacer una excepción en este caso especial, creo que habría conveniencia en adoptar el temperamento propuesto por nuestro Honorable Presidente.

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Como lo dije hace un momento, creo que no debe rechazarse la idea propuesta en la solicitud porque parece que habrá necesidad de reformar la ley de caminos a este respecto. Entretanto, si no hay inconveniente, se mandaría este proyecto al archivo.

Las observaciones que hace en esta solicitud la Municipalidad de Peumo, son las mismas que han hecho la generalidad de los Municipios que se encuentran ahora con sus entradas cercenadas por las disposiciones de varias leyes, tal como la de caminos, por ejemplo.

Por otra parte, la Comisión informante de este proyecto pide que se deseche esta solicitud, pero como este asunto no está relacionado sólo con este Municipio sino con otras Municipalidades que se ven afectadas en la misma forma, he propuesto al Senado que se envíe al archivo esta solicitud.

Queda así acordado.

Hay otra solicitud análoga de la Municipalidad de Huasco.

Si no hay inconveniente, se enviará también esta solicitud al archivo.

Acordado.

INVERSION DE FONDOS PUBLICOS. — HACIENDA PUBLICA

El señor CLARO SOLAR (Presidente). — Entrando a los incidentes, tiene la palabra el Honorable Ministro de Hacienda.

El señor GARCÉS GANA (Ministro de Hacienda). — Como el discurso del Honorable Senador por Santiago señor Echenique, toma proporciones de extraordinaria extensión; como po-

siblemente continuará ocupando por algunos días las buenas sesiones de este alto Cuerpo Legislativo; como Su Señoría ha entrado a estudiar asuntos de menor interés y que no dicen ya relación exclusiva con los actos de esta Administración, sino con nuestras prácticas administrativas, las cuales vienen desde antiguo, yo creo que no puedo pasar más tiempo sin dar una respuesta a las observaciones que, en sesiones pasadas ha hecho aquí el Honorable Senador en la parte en que aquellas observaciones se refieren a la política financiera de la actual Administración.

No es justo, señor Presidente, dejar al Gobierno indefinidamente bajo el peso de cargos, que él puede y necesita desvirtuar en resguardo de su propio decoro y del prestigio que, como sabe el Honorable Senado, dentro de un buen régimen parlamentario, es elemento primordial de una Administración.

Yo quiero, para el Gobierno, mantener ese prestigio.

No es mi propósito hacer comparaciones entre la Administración pasada y la presente, sino únicamente suministrar los datos relacionados con las cifras anotadas por el Honorable Senador por Santiago, en orden a las operaciones financieras realizadas por la Administración actual y que Su Señoría comentó con verdadera alarma.

Refiriéndose el Honorable Senador a los diez meses transcurridos de esta Administración, dijo:

"El primer punto que llama la atención en la historia de esta Administración, es la cantidad de empréstitos que se han contratado en el presente año. Las sumas totales alarman, asustan."

"El primero de esos empréstitos contratados en el presente año, es de 24 millones de dólares; después viene otro de 9 millones de dólares, formando un total de 33 millones de dólares. En seguida tenemos un empréstito que, reducido a papel moneda, alcanza con los anteriores, a cerca de 400 millones de pesos moneda corriente, a los que hay que agregar uno de 50 millones, ya contratado y otro que se nos pide ahora de 100 millones."

"Lo más grave es que la suma total de estos empréstitos ya contratados, y que llega a 520 o 530 millones de pesos, según las fluctuaciones del cambio internacional, no alcanzará en el curso de este mismo año, ni para pagar las sumas exigibles al Estado."

En el curso de sus observaciones expresó Su Señoría:

"La actual Administración necesita contratar empréstitos por más de 500 millones de pesos para poder terminar el primer año de su Gobierno.

¿Está justificada esta cantidad? ¿Podrá soportarla el país?

La primera impresión que ella produce es de asombro, es de terror, es de pánico.

¿Cuántos miles de millones se irán a necesitar para terminar los cinco años del actual período presidencial?"

Y, adelantándose Su Señoría a una objeción posible, agrega:

"Se me contestará que éste es un año excepcional, que la disminución de los embarques de salitre ha producido una situación fiscal que no tiene precedentes, que no puede ser comparada con ningún año anterior.

Pero esto no es exacto: hubo un año en la Administración anterior, mucho más angustioso para el Erario Nacional, el año 1919, que siguió a la firma del armisticio.

Ese año produjo mucho menores entradas al Fisco que las que producirá el presente año; y, sin embargo, ese año terminó sin ningún empréstito, mediante una férrea administración de los dineros del Estado."

Para tomar las cosas por el principio y en la forma en que el Honorable Senador las plantea. Debo hacer presente que el año 1919 cerró con un fuerte déficit, que se descompone así:

En oro	\$ 25.229,770.00
Y en billetes.	52.790,304.72

A este déficit del año 1919 le fueron abonados los saldos favorables con que terminó el año 1918, y que eran:

En oro	\$ 5.167,548.22
Y en billetes.	15.588,216.33

Quedando, en consecuencia, como déficit general con que principia el año 1920:

En oro	\$ 20.062,221.78
Y en billetes.	37.202,088.39

Ahora bien, la situación de ingresos alcanzó en el año 1920, a cifras que superaron en mucho a las del año anterior y aun a los cálculos que sirvieron de base a la preparación de la ley de presupuestos para igual tiempo.

Las rentas ordinarias en oro tuvieron un aumento sobre 1919 de 62.437,857 pesos 16 centavos y las en billete 16.684,481 pesos 30 centavos.

Y nótese bien que este aumento tan cuantioso de las rentas fué sin embargo superado por los gastos del año, que alcanzaron, en oro, a un total de \$ 61.617,821.58 o sea superior en 15 millones 297,370 pesos 58 centavos a los de 1919, y en billete a \$ 301.482,128.53 o sea superior en \$ 69.937,556.46 a los del año anterior.

Si a eso se agregan los pagos hechos a cuenta del acreedor en oro — Ministerio de Marina, Buques, — y se tiene presente el déficit que acusó el balance del ejercicio financiero de 1920, que se detallan a continuación, afecten en forma muy sensible a la Caja Fiscal, que debe principal el año 1921, con sus recursos disponibles disminuídos, y acreedores exigibles que será necesario cubrir.

Considerando las diversas operaciones, que importan trasposos de fondos y cancelación de acreedores con recursos disponibles, el resultado del ejercicio financiero del año 1920, es el siguiente:

Superavit en oro \$ 4.883,673.94
 Déficit en billete 61.976,378.28

Descontando el superávit en oro del déficit anterior, en esta misma moneda, y agregando al déficit de 1920, en billete, el del presente año, éste queda formado con las cifras que anota la siguiente demostración:

ORO

Déficit de 1919 \$ 20.062,221.78
 Superávit de 1920 4.883,673.94

Déficit para 1921 . . . \$ 15.178,547.84

BILLETE

Déficit de 1919 \$ 37.202,088.39
 Déficit de 1920 61.976,378.28

Déficit para 1921 . . . \$ 99.178,466.67

El déficit general con que se ha recibido la actual Administración, arrastrado de años anteriores, no exigió, durante los años 19 y 20, para cubrir el saldo en contra de caja, que lógicamente implica todo déficit, el recurrir al crédito externo, porque sirvieran para ello los valores existentes de otras cuentas acreedoras que, por esta causa, aparecen en el déficit de 31 de Diciembre de 1920, como, por ejemplo, obras de puertos, de donde se tomaron más de 9 millones de pesos oro; cuenta buques, de donde se tomaron más de 8.000,000, y así, otros.

Y hay que tener presente que esta situación fué posible porque el resultado financiero de 1918 permitió enterar en arcas fiscales todos los dineros que importaban los acreedores en aquella fecha y aún dejar un excedente, como se ha visto, para 1919, de \$ 5.167,548.22 en oro y \$ 15.588,216.33 en billetes.

Queda con esto de manifiesto que la situación del año 19 pudo salvarse únicamente por la circunstancia de existir en el país fondos destinados a diversos objetos, y a los cuales se recurrió para completar los gastos de ese año.

Muy distinta ha tenido que ser la situación de caja durante el año en curso; sin reservas de ninguna clase, con gruesos pagos inmediatamente exigibles, con una disminución en las rentas calculadas, de cien millones de pesos, más o menos, y con necesidades de carácter extraordinario acarreadas por la falta de trabajo para el pueblo.

Ahora bien, los 520 millones a que el Honorable Senador se refería, según su cálculo, se forman:

Billetes

Empréstito ferroviario 24.000,000 de dólares, o sea, en moneda corriente \$ 220.200,000
 Empréstito para Obras Públicas y Ferrocarriles, 9.000,000 de dólares:

Billetes

Obras Públicas . . . \$ 50.000,000
 Ferrocarriles 32.800,000 82.800,000

Empréstito para Servicio Público: \$ 25.000,000 oro a 170 67.500,000
 Empréstito para Servicio Público en billetes 50.000,000
 Empréstito solicitado 100.000,000

Así llegaba el Honorable Senador al total de \$ 521,100,000

gastados en los primeros 10 meses de esta Administración.

Del total anterior, sin duda hay que rebajar lo correspondiente a los Empréstitos para los Ferrocarriles, porque ellos no vienen a servir las exigencias de la Administración actual, sino a la situación de compromisos de la Empresa de los Ferrocarriles, que tienen origen en la propia ley que le concedió autonomía. Y fué precisamente el Ministro que habla quien gestionó en el Congreso en nombre de la Administración anterior el despacho de este empréstito para los FF. CC. del Estado, que amenazaban paralizarse y debían cancelar sus numerosas deudas, una de las cuales solamente, al Banco de Chile, importaba la suma de más de \$ 40.000,000.

Ciertamente no son estos desembolsos imputables a la actual Administración, y por este solo capítulo ya hay que descontar, de la suma de 520 millones anotada por el Honorable Senador, casi la mitad, o sea, 253.600,000, quedando ella rebajada a \$ 268.000,000.

La parte destinada a Obras Públicas no viene tampoco a cubrir exigencias derivadas de un déficit o compromisos del Presupuesto, ya que ella se refiere a nuevas obras cuya necesidad se imponía en razón de su importancia y de la crisis obrera, por cuyo motivo también hay que deducirla de los 520 millones, a lo menos, como cargo a la Administración actual, y con mayor razón si se toma en cuenta que esa suma corresponde a importantes obras realizadas o en ejecución, y no a gastos de consumos sin reembolso.

Entonces quedan, como empréstitos contratados para el servicio público, sólo los 25 millones en oro y los 50 millones en billetes, o sea, un total billete, según el cálculo del Honorable Senador, de \$ 117.500,000.

Hay que tener presente, con relación a esta última cantidad, que el ejercicio financiero del año 1921, que es el primero de la Administración actual, principió, como se ha dicho, con un déficit, originado en los años anteriores, de \$ 15.178,547.84 en oro y \$ 99.178,466.67 en billetes, de manera que estos recursos concedidos extraordinariamente, vendrán a cubrir compromisos anteriores a 1921.

Finalmente, y con relación al último empréstito, de cien millones, solicitado, debe considerarse cuál ha sido la situación financiera en

que debió desarrollarse el Presupuesto de gastos para el presente año.

La Honorable Comisión Mixta, de la cual formaba parte el Honorable Senador por Santiago, fijó como entrada para el año 1921, por exportación de salitre, la suma de 85.525,000 pesos, que corresponde a una cuota de exportación de 55 millones de quintales españoles.

El resultado del año está muy distante de esta cifra que difícilmente llegará a 30 millones de quintales, como lo manifestaba, con mucha razón, el Honorable Senador.

La menor exportación de 25 millones de quintales importa una menor renta en oro de \$ 38.875,000 que reducida a billetes con un recargo sólo de 150 o/o da un total de 97.187,500, lo que justifica ampliamente la petición hecha del nuevo empréstito por \$ 100.000,000 billetes.

¿Dónde está entonces el derroche que ataca el Honorable Senador?

Y nótese bien que si la situación de Caja ha podido salvarse hasta el 1.º de Octubre, no obstante todo esto es en parte considerable por las economías que se han hecho en el Presupuesto vigente, y precisamente por esta administración tan duramente criticada por el Honorable Senador.

El decreto número 1,316 de 30 de Junio último dispuso que los gastos autorizados por la Ley de Presupuestos se redujeran en:

\$ 23.985,866.24 billetes; y

\$ 2.716,754.99 en oro.

A pesar de que exigencias del servicio público han hecho indispensable reducir esas cifras en \$ 2.792,885.57 billetes y 30,666.66 oro, quedan economías en el Presupuesto vigente de \$ 21.192,980.67 billetes y \$ 2.686,088.33 oro.

Se ve, pues, que la actual administración ha reducido sus gastos autorizados en una suma muy considerable y que supone un alto porcentaje de su presupuesto, eliminada la cuota que corresponde a los gastos permanentes, y que ha procedido así en medio de la angustia y de la pobreza que atravesamos.

Entonces es justo levantar, señor Presidente, este cargo de derroche, que el Honorable Senador ha formulado, en contra de la administración actual y junto con levantarlo, lamentar que la palabra del Honorable Senador haya estado mal informada en este caso, porque ella puede inducir en el error, muy perjudicial para nosotros, de que esta administración no es discreta en la dirección de las finanzas nacionales.

Nos encontramos, señor Presidente, en una situación extremadamente delicada para nuestras finanzas, que sólo puede salvar un esfuerzo de estrecha cooperación entre el Gobierno y el Congreso.

El Gobierno está resuelto a poner de su parte todos los esfuerzos que sean necesarios para alcanzar éxito en esta gran obra de reconstitución económica, sin recriminaciones, sin prejuicios, sin mirar otra cosa que el interés de

la República, y reclama para ello, en la misma forma, el concurso de todos los Poderes del Estado.

RECTIFICACION

El señor TOCORNAL (Ministro del Interior).—Deseo hacer una ligera rectificación a lo que aparece como dicho por mí en una interrupción que hice en la sesión de ayer al honorable señor Echenique.

Creo que la redacción de sesiones es siempre muy exacta, pero en este caso no tuve la fortuna de hacerme oír claramente.

Dice la versión oficial:

“El señor TOCORNAL (Ministro del Interior).—Aunque no se ha tomado ningún acuerdo en Consejo de Ministros, respecto de estas concesiones, porque los decretos no han vuelto aún al Ministerio de mi cargo, debo manifestar a Su Señoría que, por mi parte, soy muy severo en materia de concesiones de esta índole”.

Hay aquí un error, porque yo no me referí en ese momento a concesiones de ninguna clase, ni tampoco el Honorable Senador por Santiago, que entonces usaba de la palabra, me preguntó nada sobre ese particular.

Yo me referí a un decreto que había sido objetado por el Tribunal de Cuentas, y como se trataba simplemente de la insistencia de ese decreto, dije que, por regla general, yo era un poco severo en materia de insistencias.

Hago, pues, esta rectificación, y agradezco su benevolencia al Honorable Senador por haberme permitido decir estas palabras.

El señor CORREA (Vice-Presidente).—Se dejará constancia de la rectificación de Su Señoría.

PUENTE SOBRE EL RIO TENO

El señor JARAMILLO (Ministro de Industria y Obras Públicas).—Antes de referirme, Honorable Presidente, a las observaciones del Honorable Senador por Santiago, debo dar una contestación al Honorable Senador por Curicó.

Su Señoría ha llamado la atención del Gobierno hacia el estado en que se encuentra el puente sobre el río Teno y la responsabilidad que por ello les afecta a los contratistas de esa obra. Voy a dar al Senado los datos que al respecto he recogido en el Ministerio de mi cargo.

Por decreto número 653 de 30 de Marzo de 1912 se aprobó un contrato ad-referendum celebrado entre el Director de Obras Públicas de aquella época, señor Guzmán, y los señores Germain y Sierra, constructores del ferrocarril de Curicó a Hualañé, y la Casa Saavedra, Bénard y Cía., constructora del puente del mismo ferrocarril sobre el río Teno, la cual se substituye a los señores Germain y Sierra por lo que respecta al plazo de garantía de buena construcción del expresado puente. La cláusula 2.ª del contrato ad-referendum establece que la Casa Saavedra, Bénard y Cía. se constituye en fiadora y codeudora solidaria con don Alejandro Wenz por la cantidad de 100 mil pesos oro

de 18 peniques para garantizar la buena construcción y estabilidad del puente por el término de 10 años, contados desde la fecha de aprobación del contrato.

Con motivo de una crece del río Teno, el puente sufrió perjuicios considerables, y se nombró entonces una comisión de ingenieros que informase. Dicha comisión informó que el puente tenía serios desperfectos, y que procedía su reconstrucción. Con el mérito del informe evacuado, el Ministerio de Industria y Obras Públicas, con fecha 23 de Setiembre de 1921, dictó un decreto haciendo efectiva la garantía de los contratistas, pero la Dirección de Obras Públicas, al tomar conocimiento de este decreto, manifestó al Ministerio que ella sólo consistía en una fianza de Saavedra, Benard y Co., otorgada por escritura extendida ante el Notario de Hacienda con fecha 24 de Abril de 1912.

Mientras se tramitaba este decreto, los señores Saavedra, Benard y Co. hicieron una presentación al Ministerio en que pedían que se ordenara suspender sus efectos a fin de hacer las observaciones y descargos a que creían tener derecho, sin eludir la responsabilidad que pesaba sobre ellos.

En este estado encontré el asunto cuando llegué al Ministerio. Inmediatamente hice requerir a los señores Saavedra, Benard y Co., a fin de que formularan los descargos que habían prometido, lo que hicieron poco después. Estos descargos fueron enviados en informe a la Dirección de Obras Públicas, y yo espero ese informe para resolver, sobre la base de que si hay alguna duda acerca de lo que informe esa oficina, consultaré al Consejo de Defensa Fiscal.

En todo caso, puede estar cierto el honorable senador por Curicó de que el Gobierno en este caso, como en cualesquier otro, cautelará con toda acuciosidad el interés fiscal.

El señor ERRAZURIZ LAZCANO.— Permítame el señor Ministro decir unas pocas palabras con relación a este asunto precisamente.

Tengo la más absoluta confianza en la acuciosidad que habrá de gastar su señoría en defensa del interés fiscal. Más aún, creo que pocas veces estarán mejor salvaguardados los intereses de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, que son los más directamente afectados por la mala construcción de este puente, y también los de los habitantes del departamento de Vichuquén, que es de temer queden por esa misma causa incomunicados con el resto del país durante la estación de invierno.

Pero hay un punto capital de este negocio respecto del cual quiero llamar la atención del honorable Ministro. Es el relativo al plazo de la garantía, que vence en Marzo próximo, y si bien el que habla tiene el deseo más ferviente de que su señoría continúe en ese puesto durante el mayor tiempo posible, o siquiera hasta completar esta benéfica obra que ha comenzado, no hay, por desgracia, ninguna seguridad de que tal cosa ocurra. De ahí que me permita rogar

a su señoría se sirva acelerar en cuanto pueda la terminación de este asunto, a fin de que no venza ese plazo sin que se haya tomado una medida definitiva y no se vean, como es de temer, burlados los graves y respetables intereses que han inspirado mis observaciones.

El señor JARAMILLO (Ministro de Industria y Obras Públicas).— Agradezco al honorable senador los benévolos conceptos que acaba de expresar respecto del Ministro que habla, y debo manifestar a su señoría de que tengo muy presente la fecha en que vence el plazo de la garantía.

INVERSION DE FONDOS EN REPARACION DE CAMINOS

El señor JARAMILLO (Ministro de Industria y Obras Públicas).— Paso ahora a dar una respuesta a las extensas observaciones que desde hace más de una semana viene formulando el honorable senador por Santiago, señor Echeñique. Yo habría deseado contestar antes esas observaciones, tanto porque no hay conveniencia alguna en que la opinión pública permanezca impresionada por los datos erróneos que ha dado el señor senador, como porque me obligaba a hacerlo un deber de lealtad para con mis antecesores en este puesto.

El honorable senador ha sostenido, y lo ha repetido con vehemencia, que los fondos destinados a construcción y reparación de caminos se han invertido en su totalidad y se han malgastado en una forma inaudita, cometándose una serie de abusos. Su señoría hizo sus afirmaciones con tal seguridad que yo declaro al Senado que me sentí impresionado. Inmediatamente me dirigí al Ministerio y solicité de la Dirección de Obras Públicas todos los datos necesarios. Afortunadamente, la realidad era muy distinta. Según los datos de la Dirección de Obras Públicas, que son numerosos y detallados, se han invertido hasta el mes de Octubre en construcción y reparación de caminos la suma de \$ 8.823,347.93, distribuída como sigue:

Invertido en trabajos de caminos \$	7.531.347.93
Cuota fiscal por erogaciones de	
vecinos	800,000.00
Adquisición de rodillos y herramientas	492,000.00

Tengo a la mano el detalle de la inversión de estos fondos, pero no lo leo por no fatigar la atención de los señores senadores. Con la indicada suma de dinero se han hecho trabajos definitivos en 307 kilómetros de caminos, y trabajos de reparación en 474 kilómetros, o sea, en un total de 781 kilómetros.

El costo medio de estos trabajos ha sido de \$ 18,000 por kilómetro para los trabajos definitivos y de 5,000 pesos por kilómetro para los trabajos de reparaciones.

Es perfectamente efectivo lo que decía el honorable senador en cuanto a que la mayor parte de los caminos que se han reparado con estos fondos tienen más de un siglo de existencia; pero también es cierto que las reparaciones que se les habían hecho fueron abandonadas

das después y nunca tuvieron el carácter de definitivas.

Los trabajos han corrido a cargo de los respectivos ingenieros de provincia, y en Santiago a cargo del ingeniero de la provincia señor Silva y del ingeniero de sección de la Dirección de Obras Públicas, don Ricardo Lezaeta. Estos funcionarios se han hecho asesorar por comisiones de caracterizados vecinos que revisaban las planillas de pago y vigilaban la ejecución de los trabajos.

Como dijo el Honorable Senador, se denunció al Ministerio el hecho de que se había dado curso a algunas planillas supuestas de pago. Con este motivo, se hizo la investigación correspondiente, y ella puso de manifiesto que no eran exactos los cargos que se hacían, como tuvo que reconocerlo el propio denunciante.

Yo agradecería al Honorable Senador que si tuviese algún cargo concreto sobre este particular lo hiciera, en la seguridad de que se hará inmediatamente una investigación.

REPARACIONES EN LA MONEDA

El señor JARAMILLO (Ministro de Industria y Obras Públicas).—Paso ahora a referirme a otro punto que habría deseado no tocar; pero el discurso-balance del Honorable Senador por Santiago me obliga a hacerlo. Y lo lamento porque en estos momentos en que se busca la armonía y la cooperación de todos para el Gobierno del país, nada aconseja fomentar asperezas que, si se justificaban para con el candidato a la Presidencia de la República, señor Alessandri, son de todo punto inaceptables para con el Jefe del Estado, que ha dado muestras del más alto espíritu de armonía y de concordia.

Se ha referido el Honorable Senador por Santiago a las fantásticas reparaciones efectuadas en el Palacio de la Moneda, que han costado, a juicio de Su Señoría, cuantiosas sumas de dinero. Yo voy a demostrar al Senado que esas reparaciones no son tan cuantiosas como el señor Senador ha afirmado, que no se han invertido ilegalmente los fondos que en ellas ha habido que gastar y que están plenamente justificadas.

Las reparaciones del Palacio de la Moneda, incluso la casa presidencial, han costado doscientos sesenta y ocho mil pesos, tomando en cuenta las que se han hecho en el Ministerio de Relaciones Exteriores, las hechas en la sala de la guardia, y algunos pagos hechos por reparaciones efectuadas en el año pasado.

Todos estos fondos han sido imputados a los ítems respectivos del Presupuesto de Obras Públicas, que hablan de conservación, reparaciones o transformaciones urgentes de los edificios. Entre los trabajos que se han hecho, sobre todo en lo referente a la conservación del edificio, figuran los de la techumbre del Palacio de la Moneda, que se encontraban en

pésimo estado, y los referentes a las instalaciones eléctricas.

Las reparaciones hechas son modestísimas y están plenamente justificadas, porque sabe perfectamente el Senado cómo era de estrecha la casa presidencial, y cuán numerosa es la familia del Excmo. señor Alessandri. No se podía pretender que S. E. el Presidente de la República o se separase de su familia o viviese en condiciones inaceptables en la Moneda. Por lo demás, debo declarar que el anterior Jefe del Estado, el señor Sanfuentes, encontraba muy justificadas las reparaciones que se han ejecutado en la casa presidencial.

En cuanto al traslado del Ministerio de Justicia e Instrucción Pública al local que hoy ocupa, está también plenamente justificado. El local que antes ocupaba era sumamente estrecho, tanto que casi no cabían las diversas oficinas. La casa que hoy ocupa, según me lo manifestó a mí mismo el señor Sanfuentes, fué adquirida con el propósito de que en ella funcionara dicho Ministerio.

Estas reparaciones no han costado, pues, la cuantiosa suma a que aludía el Honorable Senador por Santiago.

SESION ESPECIAL

El señor ZANARTU (don Héctor).— Me permito hacer indicación para que el Senado celebre sesión el día, de mañana, de tres y media a siete de la tarde, destinada, en primer lugar, al proyecto sobre construcción de obras portuarias, y en segundo, al proyecto sobre obras de desagües y alcantarillados.

He visto que en la Comisión Mixta está avanzando rápidamente el estudio de los presupuestos y es muy probable entonces que muy pronto llegue un presupuesto al Senado, y en tal caso, en conformidad al Reglamento, tendremos que acordarle el primer lugar de la tabla. De modo que si no se destina una sesión especial a discutir estos proyectos, se retardará su despacho quién sabe por cuánto tiempo.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).— En discusión la indicación formulada.

LA ADQUISICION DEL "ALMIRANTE LATORRE" Y SU ENVIO A PANAMA

El señor VALENZUELA.—Me he propuesto contestar brevemente al Honorable Senador por Santiago, señor Bañados, sobre sus apreciaciones relacionadas con el acorazado de nuestra Armada "Almirante Latorre".

El señor Bañados, insistentemente ha venido manifestando que la adquisición de este poderoso buque por nuestro país, fué un error inexcusable, por cuanto debía producirse una verdadera revolución en el arte naval militar y por que los sacrificios que nos demanda el poseer dicho buque tendrán que ser muy costosos.

Me extraña que el Honorable Senador señor Bañados, que ha sido marino, que sabe lo

que significa para un país marítimo como el nuestro el poder contar con una Marina de Guerra respetable, que nos ponga a cubierto de las acechanzas de nuestros enemigos en la costa del Pacífico, opine que fué un error la adquisición del "Latorre".

Sabe, sin duda, el señor Senador, como lo sabe todo el país que el Perú gestionó antes que nosotros compráramos el "Latorre", la adquisición de un acorazado francés, el "Dupuy de Lome", negocio que estuvo por hacerse y que por causas desconocidas esa operación no fué realizada; pero el hecho es que existieron de parte de nuestros enemigos gestiones para adquirir un acorazado que le permitiera reforzar su Escuadra para colocarla en condiciones de superioridad a la nuestra.

Terminada la guerra europea, se siguió insistiendo de que el Perú trataba de comprar buques de guerra de aquellos que los países vencedores debían enajenar; adquisiciones que aquel país estaba en condiciones de verificar, ya que su situación financiera había mejorado notablemente por causa de la guerra misma, como le había ocurrido a todos los países de este Continente; baste decir que su cambio internacional anduvo alrededor de 30 peniques por peso, siendo su cambio oficial de sólo 24 peniques.

¿Qué habría sido de nuestro país, si por el temor de que el arte naval militar debía cambiar por las experiencias obtenidas por la Guerra Europea y por el capítulo de economía, no hubiéramos adquirido el "Latorre" y en cambio hubiese sido adquirido por el Perú? Yo quiero que mi amigo y colega señor Bañados se colocara en este caso y me dijera con toda sinceridad, si le sería posible dormir tranquilo teniendo un enemigo al frente que nos acecha para darnos el golpe mortal.

Estoy de acuerdo con Su señoría en que nuestro país ha hecho un gran sacrificio en adquirir un dreadnoughts como el "Latorre", no sólo por el desembolso crecido que su adquisición nos demandó, sino por lo costoso que es su mantención y conservación; pero las circunstancias nos han obligado a ello y por desgracia hemos tenido que gastar desde mucho tiempo en elementos bélicos aquello que debíamos haber destinado al mayor desarrollo e incremento de la riqueza pública.

El país, por la experiencia que nos ofreció la guerra del 79, debe necesariamente mantener su preponderancia militar marítima en esta parte de la costa del Pacífico, pues el día en que no contemos con ella, estaremos expuestos a sufrir las consecuencias de aquel que confiado en su poder y en sus procedimientos honrados, da margen a que su enemigo que lo acecha, traicioneramente le clave el puñal para ultimarle.

Por lo que respecta a que si el "Latorre" debe o no ir al extranjero a carenarse, ocasionando un crecido gasto al Erario Público, esto es a mi juicio un asunto que corresponde re-

solverse por los técnicos en la materia, no creo que sean los miembros del Congreso los llamados a determinar lo que debe o no hacerse a este respecto. Sin embargo, concuro con el Honorable señor Bañados en creer que por el momento es preferible hacer en el país a poco costo las limpiezas que demanda el buque, ya que Su Señoría asegura que esta operación puede hacerse en buenas condiciones con los elementos de que disponemos; no tenemos por suerte, amenazas de complicaciones internacionales que nos exijan mantener estos elementos de combate para aprovechar de ellos el máximo de su poder. En todo caso, el Gobierno es el llamado a considerar lo que más convenga, oyendo a las autoridades navales que son las responsables de las reparticiones que se les tiene confiadas, considerando a su vez las observaciones emitidas por los miembros del Congreso.

Complementando lo que dejo expuesto, voy a dar lectura a una publicación que apareció en "Las Últimas Noticias" de ayer, en que se copian algunos párrafos de una carta de uno de nuestros marinos, técnico especialista en construcciones navales, y que se relacionan con la carenación del "Latorre". La publicación aludida dice lo siguiente:

"Un técnico nos habla sobre la necesidad de carenar el "Latorre".—Lo que dice el técnico en construcciones navales, señor J. E. Alfaro.—Debe mantenerse la eficiencia de la única fuerza con que cuenta la Armada.—Una palabra autorizada.—Ultimamente solicitamos por carta la opinión del constructor naval señor J. E. Alfaro, que reside en Talcahuano y que, sin duda, es la palabra más autorizada que existe en el país para pronunciarse sobre un caso como el del "Latorre", pues él fué jefe de las construcciones navales de la Armada de Chile durante muchos años.

El señor Alfaro fué inspector técnico de construcciones navales durante 4 años y medio en los famosos astilleros ingleses de Vickers Ltd., y posteriormente el Gobierno lo nombró con igual cargo durante la construcción del "Latorre". Hoy está retirado del servicio y dedica sus actividades a su puesto de inspector del Lloyd's Register of Shipping en el distrito de Constitución a Puerto Montt. Es, además, miembro del Instituto de Arquitectos Navales de Londres.

Copiaremos algunos de los párrafos más interesantes de la carta que nos envió el señor Alfaro.

Opiniones sin fundamento.— Hace algunos días, dice el señor Alfaro en su carta, leí en "El Mercurio" de Santiago una información de un ex-ingeniero de la Armada, en la cual opinaba que probablemente el buque podrá limpiar sus fondos sometiendo a inclinaciones que todo barco puede efectuar sin peligro para su estabilidad, y así raspar las partes del casco que se descubrieran. Entonces, con buzos le rascarían los moluscos adheridos a los costados.

Este procedimiento daría resultado sólo en el caso que se deseara mantener el andar de la nave, si existiera la necesidad de hacerla desempeñar comisiones en las cuales hubiera de desarrollar su andar máximo, pero en ningún caso se vendría a salvar el deterioro del planchaje, excepto en las partes que pudiera pintarse, gracias a la inclinación y que no será más de un 10 por ciento de la superficie total de la obra viva. Quedaría siempre expuesta a la corrosión la casi totalidad del casco.

Lo de pintarlo por medio de sistemas de aire comprimido u otros, son utopías que todo técnico descarta.

La única nave eficiente.—Ya que la Armada cuenta hoy con el "Latorre" como único poder a flote, sigue diciendo en su carta el señor Alfaro, es lógico pensar que este material debe mantenerse en grado de plena eficiencia, cueste lo que cueste. No carenarlo ahora en que más urgentemente lo necesita, sería hacer una economía, no sólo mal entendida, sino que lamentable, pues sobrevendrán corrosiones que arruinarán las costuras de las planchas, e igualmente su remachadura que es muy costosa, tendría que cambiarla paulatinamente después en los diques. Todo esto, aparte de que puede sobrevenir acción galvánica, a pesar de que sus hélices son de bronce "Stone".

Por la experiencia que he recogido en los astilleros y durante la construcción del "Latorre", sé cuanto cuesta el cambio de remaches y los otros trabajos que se desprenderán de la falta de carenación oportuna de la nave, gastos que comparados al del envío del acorazado al extranjero, resultarán fabulosos.

Si se sigue haciendo navegar al buque en sus condiciones actuales, hasta el momento en que esté listo el dique N.º 2, el sólo exceso de gasto de carbón por la resistencia que opondrá sus costados representará una suma enorme.

Por último, dice el señor Alfaro, si no hubiera una visita que pagar al país donde vaya el buque, puede aprovecharse el viaje para enviar a los cursos de aspirantes a ingenieros y guardia-marinas que están próximos a recibirse, suprimiéndose, si la Superioridad Naval lo estima conveniente, el viaje de la corbeta "Baquedano", que quedaría en el país para hacerle una extensa reparación que ya la exige bajo todo concepto.

En el acorazado debería enviarse también un constructor naval para que, durante la estada del buque en los diques extranjeros, aparte de vigilar la carenación, estudiara el sistema de camas, apuntalamiento y demás facilidades de los modernos diques yanquis que se necesitarán en nuestro nuevo dique para carenaciones análogas o bien para los grandes transatlánticos que tengan que visitarlo.

Creo, señor Presidente, que, dadas las opiniones emitidas por el señor Alfaro y las que puedan proporcionar otros técnicos en la materia, el Gobierno habrá de resolver lo que más convenga sobre este punto.

Entiendo también que después de las consideraciones que he formulado, el Honorable Senador por Santiago, señor Bañados, no habrá de insistir en que la adquisición del "Almirante Latorre" fué una medida desacertada, así como no habrá de insistir tampoco, después de conocer la opinión técnica a que acabo de aludir, en que no debe ser enviado a Balboa a fin de carenar sus fondos. Me parece que la opinión a que he hecho referencia es más que suficiente para que nos convenzamos de que el buque debe hacer ese viaje, a fin de evitar que haya que hacerle después mayores reparaciones con mayor gasto para el Erario Nacional.

El señor BAÑADOS.—Yo manifesté en sesión anterior que la adquisición del "Almirante Latorre", había sido un error técnico y un error económico. No me convencen las palabras del Honorable Senador por Santiago porque Su Señoría no ha alegado razón alguna para fundarlas.

Después de la guerra las autoridades militares y navales deben recoger las experiencias de las operaciones bélicas, y las instituciones armadas tienen la facultad y el deber de hacer presente esas experiencias al Gobierno en el momento oportuno.

A mi juicio no basta que un país diga que en caso de guerra con otro que disponga de un dreadnought le bastaría, para vencerlo, disponer de dos dreadnoughts; nó, señor; es necesario estudiar todos los elementos de combate que tiene el enemigo, la cantidad de hombres que puede poner sobre las armas y sus recursos. a fin de poder apreciar el poder de uno y otro y con los elementos propios del país sin exagerar sus gastos, oponer la resistencia necesaria y decidir la contienda.

Como ya va a terminar la primera hora y a fin de poder dar mayor amplitud a mis observaciones, me permito hacer presente a la Mesa que les doy el carácter de interpelación.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Tomo nota del deseo de Su Señoría.

PENSION A LA FAMILIA DE UN GOBERNADOR

El señor AGUIRRE CERDA.—En sesión pasada el Honorable Senador por Ñuble, señor Alessandri, pidió al señor Ministro del Interior que tuviera la bondad de considerar la situación en que ha quedado la familia del que fué Gobernador de Los Andes, señor don Manuel Mardones, que murió en acto del servicio por exceso de celo en el cumplimiento de su deber, de manera que sería justo conceder una pensión de gracia a su familia. Los Honorables señores Freire, Lyon y el que habla apoyamos esa petición. Yo desearía saber si el señor Ministro ha tomado alguna resolución sobre este asunto.

El señor TOCORNAL (Ministro del Interior).—Creo que he firmado ya el mensaje respectivo, señor Senador. En todo caso, tomaré muy en cuenta la petición de Su Señoría.

PREFERENCIA

El señor CONCHA (don Luis Enrique).—Hago indicación para que se acuerde destinar los últimos diez minutos de la presente sesión a tratar del mensaje relativo al ascenso del General de Brigada, don Alberto Herrera.

Tengo conocimiento de que ya ha llegado el informe de la Comisión.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—No ha llegado a la Mesa, señor Senador.

El señor CONCHA (don Luis Enrique).—Ayer fué firmado por los miembros de la Comisión.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Pero no ha llegado a la Mesa todavía.

RECOMENDACION

El señor ZAÑARTU (don Héctor).—Hace días llegó al Senado una solicitud de la Municipalidad de Cauquenes para contratar un empréstito. Como el asunto pasó a la Comisión de Hacienda, ruego a los miembros de ella se sirvan informarlo cuánto antes. Se trata de un negocio muy sencillo cuyo informe puede ser despatchado en breves minutos.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Terminadós los incidentes.

Si no se pide votación, se dará por aprobada la indicación del Honorable Senador por Maule para celebrar sesión mañana de tres y media a siete de la tarde a fin de ocuparse del proyecto sobre obras portuarias y del relativo a obras de alcantarillado y desagües.

El señor MAC-IVER.—Con mi voto en contra.

El señor BAÑADOS.—Y con el mío también, porque no me será posible concurrir mañana.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—En votación.

—Puesta en votación la indicación, resultó aprobada por 14 votos contra 6, habiéndose abstenido de votar 2 señores senadores.

Al dar su voto:

El señor LYON.—No voto porque no podré asistir.

El señor GARNHAM.—No, porque no estaré mañana en Santiago.

El señor FREIRE.—No voto, porque no sé si podré asistir.

El señor VALENZUELA.—Voto que no, porque me será imposible venir.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Se suspende la sesión.

—Se suspendió la sesión.

SEGUNDA HORA

PROYECTO SOBRE OBRAS PORTUARIAS

El señor CLARO SOLAR (Presidente).—Continúa la sesión.

Está con la palabra el Honorable Senador por Atacama.

El señor MAC-IVER.— Cuando llegó la hora en la sesión de ayer, iba a hablar de ciertas deficiencias que encuentro en el informe de la Comisión. No lo voy a atacar, pero debo declarar que hubiera deseado que fuera más concreto sobre ciertos puntos. Y esto, señor Presidente, por tratarse de una autorización que dura diez años para la construcción de obras portuarias, cuyo número llega a siete, sin contar con los aditamentos, como el muelle de Pichilemu, el malecón de Puerto Montt y no sé si algunas otras obras.

¿Se van a comenzar todas ellas, simultáneamente, Honorable Presidente?

¿Se va a preferir unas a otras? ¿Será más útil concluir las obras del puerto de Valparaíso o emprender las obras del puerto de Lebu?

¿Será preferible hacer las obras de Talcahuano antes de emprender las de Bajo Imperial? Porque yo creo que no podremos hacer siete obras portuarias simultáneamente; a lo menos, no han procedido así, no han pedido proceder así las grandes naciones.

No hay elementos para ello.

Por muy numerosas que sean las personas técnicas, no las hay en tanto grado que puedan emprender siete obras a la vez. Y, económicamente, ¿hay conveniencia en emprender simultáneamente estas obras, y toda clase de obras, que exigen ingenieros, trabajadores, movimiento, fuerza?

A mí me parece que no. Y creo que habría valido la pena que la Comisión hubiera indicado una gradación, que hubiera dicho que los intereses públicos exigen, por ejemplo, que se construyan primero las obras de Valparaíso y en seguida las de Lebu o de cualquier otro puerto; o bien que se hubiera recomendado la construcción de dos o tres de estas obras a la vez. ¡Pero siete al mismo tiempo!

Se dirá que si la Comisión hubiera resuelto este punto, se habría dado margen a una competencia por la construcción de estas obras a lucha por los intereses regionales.

Habría sido imposible aprobar un proyecto, porque si se hubiera dicho que después de Valparaíso, o simultáneamente, se harían las obras de Talcahuano, habrían clamado los de Constitución, los de Lebu, los de Valdivia, y habríamos carecido de tal energía en las opiniones que hiciera posible una resolución conveniente.

Yo reconozco la existencia de dificultades; se lo que pasó en la Cámara de Diputados; se que no puede resolverse este asunto sino involucrando, sin consideración de ningún género, cuánta obra podía tener eco en el Parlamento.

Pero, ¿se salva la dificultad no diciendo nada? No. La dificultad queda viva, más aún, queda agravada, perfectamente agravada. Porque si no lo dice el Honorable Senado, sino que sigue el procedimiento de la Cámara de Diputados, ¿cuál será la resultante? Que se emprenderán todas las obras simultáneamente, es decir, se hará un gran daño al país.

Vamos entonces a hacer un daño al país, va-

mos a tomar una resolución a ciencia y conciencia de que hacemos un daño. Y si no ¿qué es lo que pasa? Es el Presidente de la República el que resuelve esta cuestión, es decir, la sacamos del Parlamento de su asiento natural, de los votos de los que deben resolverla para llevarla a la Moneda. Y yo me digo: ¿es conveniente llevar este asunto a la Moneda? ¿Debe el Honorable Senado abandonar el uso de su criterio para resolver sobre la conveniencia mayor o menor de tal o cual obra pública, y entregar esto durante diez años a la resolución del Presidente de la República? Yo creo que el Honorable Senado no puede querer esto; yo creo que si lo quisiera haría una mala obra, porque entregaría a una autoridad, que no es la autoridad constitucional, la resolución de un asunto que le corresponde a él.

En seguida, señor Presidente, por que así se deslocan las influencias de los Poderes Públicos, por que así se trastorna nuestro sistema constitucional, por que así se contradice la obra de muchos años de esfuerzos de nuestros partidos políticos para llegar a colocar al Presidente de la República donde debe estar, no creando un Gobierno débil porque, eso no lo ha creado el sistema parlamentario chileno, sino que lo han creado ciertas malas costumbres, ciertos malos hábitos, sino para asegurar el funcionamiento de los Poderes Públicos.

Ayer hablábamos aquí, a propósito de la Marina Mercante, de que el Presidente de la República fijaría las tarifas, fijaría los itinerarios, intervendría en fin, en todos los negocios de la Marina Mercante, que tendría el monopolio, puede decirse de la navegación en las costas de Chile.

¿Qué enorme resulta esto!

Otro proyecto que se discutió no hace mucho tiempo daba al Presidente de la República facultad de inspección, de administración y de fijación de tarifas; y ahora en la construcción de estas obras, — que, como ve la Cámara, interesan a distintas zonas del país y cuyo interés se va convirtiendo en intereses regionales con preferencia sobre el interés nacional, — va el Presidente a resolver sobre la época de construcción de cada una, sobre la prioridad de unas sobre otras.

Yo me atrevo a decir que inconscientemente vamos creando en razón de estos intereses, una fuerza ajena al rodaje constitucional, una influencia fuera del Congreso y que en mi concepto es estrictamente peligrosa.

Nosotros no tenemos asegurado nuestro funcionamiento constitucional. Somos el país de la América española, en que la ley y la Constitución tienen una vida más asegurada; pero esa vida absolutamente asegurada, no la tenemos, señor Presidente.

Estamos en el día de hoy un poco más allá de lo que estuvimos el 1.º de Enero de 1891.

Estudiando y escudriñando bien las cosas, pasando de la región de los hechos a la región de las ideas; estudiando las almas, que es donde

tienen su verdadera raíz las instituciones, ¡quién sabe si se ve más insegura la vida constitucional del país en el día de hoy, que lo que se vio hace treinta o cuarenta años!

Esto no es prudente, y basta con considerar una lucha electoral, con contemplar las debilidades, — ¿para qué darle otro nombre? — de las personas que tienen autoridad en el país y mirar los caracteres.

¡El Presidente de la República con una dirección general y con la autorización para la construcción de siete puertos, como Iquique, Valparaíso, Constitución, Talcahuano, Lebu, Puerto Saavedra y Valdivia! No se puede hacer nada, sin entrar a la dictación de las leyes electorales.

Y note el Senado que esta autorización dura diez años; de manera que si en el día de hoy se conoce la persona en quien se coloca, en el día de mañana no se sabe en qué manos va a caer esta autorización con todas sus influencias!

Yo hubiera deseado que la Comisión que atendió con tanta diligencia su cometido, se hubiera detenido, hubiera dicho algo, hubiera dado al Senado con las razones de ello, como era natural, el orden en que podría realizarse la construcción de estas obras públicas, qué preferencia deben tener las unas sobre las otras, para consultar como se debía el interés general del país.

Pero no se hizo, circunstancia que lamento infinito. Me parece que yo lo había indicado pero, probablemente, como me acontece desde hace tiempo, como me ha acontecido especialmente en esta discusión de las obras portuarias, no me he dado a comprender con claridad. Reconozco que he perdido una facultad que se decía que poseía en alto grado, la de emitir mis ideas con la pureza del agua cristalina; ya las ideas son oscuras, no se ven.

Hay otro punto que deseaba tratar, pero que se me escapa; no lo puedo tomar con facilidad en estos momentos: es el de la utilidad de todos los puertos relacionada, naturalmente, en grado superlativo, con esta prelación, con esta preferencia en la construcción de las obras.

Entre Talcahuano y Valdivia corre una costa que tiene menos de doscientas millas marinas. Mis recuerdos geográficos, como ha de comprender la Honorable Cámara, no son muy frescos, pero me parece que desde Talcahuano, colocado casi en el grado 37 de latitud sur, hasta Valdivia, colocado un poco al sur del grado 39, hay menos de doscientas millas marinas.

Puede bien, en esta extensión, según el proyecto de la Cámara de Diputados, según los deseos de la Comisión Informante, se quiere colocar cuatro puertos: Talcahuano, primero; setenta millas más allá, Lebu; cincuenta millas más. Bajo Imperial. Y ochenta o noventa millas más al sur, Valdivia.

En menos de doscientas millas marinas, de

costa, en nuestro país, con menos de cuatro millones de habitantes, sin riqueza acumulada, sin industrias de carácter superior, se quiere colocar cuatro puertos! Y no agregó que se adopta esta idea en los momentos en que el hambre golpea a nuestras puertas, en que, como se dice vulgarmente, el Fisco ha llegado al fondo de las arcas nacionales, en que se vé el fenómeno que no se veía desde el año 43, — algunos de mis Honorables colegas me dicen que desde el año 39, — de que no hay con qué pagar a los empleados públicos.

Cuatro puertos en menos de doscientas millas marinas, y con esta circunstancia: la costa no tiene un territorio considerable de atracción. Apenas se sale de ella se tropieza con el límite oriental, con la cordillera de los Andes!

¿No sería conveniente adoptar la idea alemana, indicada allá por la naturaleza, e indicada aquí por la naturaleza y la conveniencia, de concentrar estas obras, hacer menos puertos, gastar menos dinero y usar menos del crédito público, en beneficio de nuestro país?

Yo me pregunto, ¿cómo es posible que en un país nuevo como el nuestro, sin densidad de población, sin riqueza acumulada, sin grandes industrias, cómo es posible, hacer puertos a cincuenta millas marinas unos de otros? Pero nada se dice aquí sobre esto, y en la otra Cámara ¿qué habría de decirse, si lo que se busca es la construcción de puertos, no importa dónde?

¿A qué fijarse en ahorrar un millón de libras esterlinas? ¿Construyanse todos los puertos, gástense los millones de libras, que lo que respecta a la conciencia de que los puertos nacerán muertos—si se me permite la expresión— a que habrá una nueva carga, un nuevo despilfarrero de las rentas del salitre, nada importa!

Vivimos así desde hace tantos años, que uno, dos o tres millones de libras nada importan. Pero yo pienso que así estamos labrando la ruina del país. Estos despilfarros, señor Presidente, son causa del empobrecimiento del país; y este empobrecimiento, en un país civilizado, acerca a la sociedad a un estado primitivo... En la América española, en esta América de razas que no son completamente de origen europeo, el empobrecimiento suele entrañar la pérdida de las virtudes públicas y de las virtudes privadas.

Sus efectos políticos e internacionales pueden verlos la Cámara en el Perú contemporáneo. También el Perú tuvo su guano, su salitre, sus minas, sus enormes riquezas; pero no ha sabido conservarlas, y el resultado ha sido que ya no vemos en ese país a los sucesores del antiguo virreinato español; no vemos la brillante corte de Lima; no vemos allí grandeza de ningún género, sino una decadencia penosa.

¿Estamos nosotros garantidos contra una suerte semejante a la del Perú? ¿Somos una raza distinta de aquella a que pertenecieron los españoles peruanos? ¿Conservamos nosotros

aquellas energías, aquella rigidez de carácter que tuvieron nuestros padres y nuestros abuelos?

Por mi parte, señor Presidente, por lo que veo en mi ceguera, declaro que tengo miedo, mucho miedo.

He de decir con franqueza que he tenido dos propósitos al intervenir en este debate. El primero de ellos es que se hicieran, si es posible, los puertos útiles para el país. Siento una inclinación irresistible a que tengamos salidas, muchas salidas al mar, no muchos puertos artificialmente contruidos. Sé bien, señor Presidente, veo bien que el porvenir de mi país está en el mar, aparte de la energía de nuestra sangre, de nuestro vigor para el trabajo. Yo quería puertos, quiero puertos, puertos útiles para el desenvolvimiento marítimo e industrial.

En seguida, yo quería también, dados los caracteres con que venía este proyecto de la otra Cámara, defender dentro de lo posible el dinero y el crédito de la Nación. Yo quería una concentración de los trabajos en un número menor de obras. Yo quería,—voy a emplear la palabra sin intención contra nadie,—yo quería seriedad, mucha seriedad en este proyecto.

¿Lo conseguiré? Lo dudo. Yo tengo una profunda confianza en el criterio, en el alma del Senado. Es esta la corporación más sana del país; y cuando no la perturban los intereses electorales, los intereses partidistas de aquella baja política en que hemos vivido durante tantos años, cuando no la perturba eso, hay la certidumbre de que el Senado marcha por el camino de la razón y de la conveniencia nacional. Pero para lograr aquello, es necesario emplear un esfuerzo considerable, y el esfuerzo en los débiles—es cosa bien difícil.

Mis honorables colegas me oyen hablar con cierta facilidad para emitir las ideas, aunque no tal vez con la claridad absoluta a que antes me he referido; pero no pensarán, acaso, en que al lado de la palabra para imponerse con la razón en una Cámara se necesita constancia y tenacidad. Y en los viejos, la constancia y la tenacidad, a menudo, son cosas que ya se fueron.

El señor AGUIRRE CERDA. — He celebrado el impulso dado por el señor Senador de Maule, don Héctor Zañartu, a este proyecto sobre construcción de obras portuarias.

La verdad es que aquí no se ha negado la importancia pública, el interés general que está unido a la construcción de puertos; pero se han formulado observaciones de otro orden, relativas más a la suma de dinero que para ellas se consulta, a la prelación que podrían tener las obras en su ejecución, a su importancia, etc. Pero no se ha negado la idea fundamental, el concepto básico, el interés nacional que está unido a la construcción de nuestros puertos.

Votaré favorablemente el informe de la Comisión, y agregaré, todavía, mi voto a la construcción de obras portuarias en Puerto Saavedra, y sobre la cual quiero decir dos palabras.

Voy a votar favorablemente este proyecto no sólo por que me lo ha pedido mi distinguido

colega, el señor Senador por Cautín, por que me han pedido también los señores diputados radicales de esa región, y por que me lo han solicitado numerosos industriales y agricultores de aquella zona, sino por que hay algo en esto, que importa para mí un compromiso moral: en todas nuestras campañas políticas, en los esfuerzos que hacemos para que el país nos acompañe en nuestra obra, regularmente hacemos conocer con vivo interés la preocupación que tendremos por atender los intereses regionales del país. Pues bien,—cosa curiosa,—tan pronto llegamos al Congreso, cuando queremos cumplir nuestros compromisos, poco menos que se nos acusa de una grave falta si consideramos esos intereses regionales en la mejor forma posible, acaso en la única forma que pueden ser atendidos, cual es la de dar facilidades a los intereses económicos de cualquiera región.

Parece que se quisiera presentar el interés regional como en oposición con el interés público.

A mi juicio, si hay un interés efectivo de una o más provincias—sobre todo de aquellas que realmente han sido abandonadas de la mano gubernativa durante muchos años—que reclaman una participación, por lo menos, en el crédito que el Estado regularmente otorga a los llamados intereses generales del país, no se va contra el bien público al considerar el interés de aquella o aquellas provincias, por cuanto esos intereses públicos están formados precisamente por el de todas sus provincias, por lo que conviene a cualquiera de ellas. El bien del todo es el bienestar de sus partes.

Quiero llevar a la práctica con mi voto la descentralización de que solemos alardear mucho y realizar poco.

Tratándose de Puerto Saavedra, lo pide una región que se ha formado con gran esfuerzo y tras una lucha tenaz y perseverante de los particulares para dominar a la naturaleza.

Yo he hablado con más de una persona que ha intervenido directamente en las leyes de colonización nacional y me han manifestado que debemos estar orgullosos de aquellas regiones que va a servir Puerto Saavedra, porque han sido levantadas por la incansable energía con que los particulares han dominado la naturaleza y por el esfuerzo enorme de sus habitantes para hacer próspera y ricas dichas regiones.

Lo pide también una provincia que desde hace mucho tiempo ha sido realmente abandonada por el Gobierno Central. Yo he tenido oportunidad de visitar, Honorable Presidente los servicios públicos de Cautín y de imponerme personalmente de esa situación. Si mis honorables colegas vieran el vergonzoso abandono en que se encuentran las cárceles, los cuarteles de policía, los establecimientos de instrucción, etc., por que todo es allí deficiente, entonces comprenderían que hay un deber superior en atender siquiera a algunas de estas necesidades, en las más premiosas, y que podemos satisfacer sin gran sacrificio, en las obras portuarias.

Lo piden los productores de madera y de cereales que carecen de una zona de atracción en donde vender sus productos y que tienen que trasladarlos al centro del país por los ferrocarriles, cuyos fletes son día a día más y más caros.

A mi paso por el Ministerio del Interior quise contribuir al abaratamiento de la vida por medio de una vía paralela a los ferrocarriles. una vía marítima; y, después de ponerme en contacto con los jefes de los Ferrocarriles y de la Armada, que debían informarme sobre el particular, llegué a la curiosa conclusión de que el valor del transporte por mar era inmensamente superior al del ferrocarril, por esta sencilla circunstancia: la carencia absoluta de puertos de embarque, lo que encarece considerablemente el tráfico marítimo.

Este puerto es reclamado también por el interés general; no sólo, a mi juicio, para facilitar el transporte ferroviario, que puede llegar a ser muy complicado, por la situación especial de tener solamente una vía férrea de transporte, sino por la facilidad que debemos prestar al abastecimiento de las provincias del Norte, que es nuestro deber procurar que se haga en la forma más económica posible.

Sabido es que en el Norte del país ha habido épocas en que ha sido más conveniente y más útil para los intereses de sus habitantes, traer los productos de primera necesidad de Europa o de los Estados Unidos, que del Sur de Chile.

Yo creo que no nos debemos impresionar por aquello de que en un país tan pequeño y, aparentemente de recursos tan limitados como el nuestro, se presente un proyecto de consulta cuatro, cinco o más obras portuarias. Fijémonos en que no se trata de construir ese número de puertos, sino de la ejecución de unas cuantas obras portuarias de escasa significación.

Si se tratara de construir puertos de importancia, comprendo que no se podrían iniciar más de tres en el país; acaso uno en el Norte, otro en el centro y el tercero en el Sur; pero de lo que se trata es de hacer algunas obras portuarias que den facilidades a la salida y a la entrada de productos en diversas zonas del país, dificultadas hoy por nuestro tránsito ferroviario.

Debe observarse, por otra parte, que no se pretende emplear capitales en obras improductivas; por el contrario, se trata de inversiones muy productivas, que se van a satisfacer con el producto de las mismas obras que se ejecuten.

Se ha dicho que los estudios de algunas de estas obras, especialmente las de Puerto Saavedra, no están, completamente terminados; pero, aparte de las observaciones del Honorable Senador por Cautín, relativas a los estudios existentes, cabe observar también que en esta autorización que se concede al Gobierno por el término de 10 años para realizar las obras

apuntadas, pueden concluirse los estudios definitivos de las mencionadas obras, los que podrían ser hechos por técnicos, nacionales o extranjeros.

Sólo con estos estudios previos se empezaban los trabajos y se efectuaría la inversión del dinero que se destine con ese objeto.

En los viajes que he tenido oportunidad de hacer por Europa y Norte América, no he visto ningún país que esté tan retardado como el nuestro en materia de obras de puerto. Es realmente algo que apena el alma, como chileno, el poder comprobar la forma miserable en que se atiende en este país no sólo al servicio de carga y descarga marítima, sino también el de pasajeros.

Hasta en las Repúblicas de Centro América, hasta en el Perú mismo, se presentan comodidades para esos servicios. No digo que pongamos los nuestros a la altura de los puertos europeos, pero a lo menos, que proporcionemos a algunas de nuestras regiones, las más indispensables obras para el seguro desembarco de los pasajeros y para la conveniente descarga de la mercadería, lo que significa abaratación en su transporte, perjuicios que se evitan, tiempo que se pierde, envase que se destruye, y por lo tanto, economía en su costo total.

En Chile tenemos todavía todos estos inconvenientes.

Se ha hecho también, señor Presidente, la observación de que el dinero está muy caro.

Esta observación la vengo oyendo desde hace muchos años, desde que empecé a interesarme por la cosa pública; pero lo que he visto es que cada oportunidad que hemos perdido nos ha resultado mucho más onerosa.

Hace diez años que se dice lo mismo respecto de las obras públicas: "¡no emprendamos por ahora esta obra; los intereses del capital están muy subidos y es muy difícil que podamos obtener dinero en buenas condiciones!"...

Han pasado los años y después nos hemos encontrado con la misma situación realmente agravada. ¿No nos encontraremos también en este caso, años más tarde, con una situación peor que la de hoy, en que gracias a que la obra de mano es relativamente baja y a que podemos utilizar muchos materiales nacionales, tal vez podríamos abordar estas obras con menos dificultad que más tarde? ¿No llegará el caso de que en vez de las 400 mil libras esterlinas que hoy se consultan para esta obra, ten-

gamos que gastar mucho más? Y, entretanto, habremos perdido el tiempo y la oportunidad de valorizar enormemente una región muy productiva y muy esforzada.

Yo no quiero hacer observaciones sobre otras obras a que se hace referencia en este proyecto, porque hay un consentimiento general con respecto a ellas, como Iquique, Talcahuano, etc.; pero sintiendo que no esté presente el señor Ministro de Hacienda, quiero solicitarle que considere una petición que voy a hacerle y que a su vez me ha formulado el Honorable Diputado por Antofagasta, don Leonardo Guzmán, con respecto a las obras de ese puerto. Espero que Su Señoría habrá de imponerse de ella por la versión de la sesión y procurará una solución satisfactoria para que se agreguen al proyecto.

Para terminar, quiero referirme a una idea que habíamos propuesto con mi honorable colega, señor Luis E. Concha, relativa al muelle de Tomé.

He visto con mucho agrado que la Comisión la incluyó a pedido del señor Senador. Hay allí, según he podido ver, un muelle de fierro, traído a gran costo de Punta Arenas, en donde había estado por algún tiempo sin utilizar, y en Tomé se está corroyendo y destruyendo. Por falta de unos cuantos miles de pesos no se puede servir debidamente esa región y vamos a perder tal vez tanto más de lo que cuesta el muelle por no poder hacer la construcción. Es ese muelle una obra de urgencia que espero sea aceptada por mis honorables colegas.

Yo digo que en realidad debemos hacer este esfuerzo y el sacrificio de emplear el crédito público en este caso si es necesario, como una indemnización a un pasado de largos años de abandono en la atención de estas necesidades de verdadero interés nacional.

El señor CIARO SOLAR (Presidente).— Ofrezco la palabra.

El señor ERIONES LUCO.—Pido la palabra.

El señor CLARO SOLAR (Presidente).— Como va a dar la hora, quedará Su Señoría con la palabra para la próxima sesión.

Se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión.

Antonio Orrego Barros,
Jefe de la Redacción.

