

Sesion 38.^a ordinaria en 24 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: Dos oficios ministeriales: el primero del señor Ministro de Guerra i Marina, en el que adjunta las especificaciones, presupuestos e inventarios para la construccion de la dársena militar en el puerto de Talcahuano; el segundo del señor Ministro de Industria i Obras Públicas con el que remite los antecedentes relacionados con la construccion del ferrocarril trasandino por Antuco; De un oficio de la Honorable Cámara de Diputados con que remite aprobado el proyecto de lei que concede una gratificacion a los militares, con escepcion de los cirujanos, que prestan sus servicios desde Taltal, inclusive, al norte; De diez informes de la Comision de Gobierno relativos, respectivamente, a las siguientes solicitudes: de doña Loreto, doña Avelina i doña Ana Luisa Cuadra i Luque, hermanas del servidor público don Pedro Lucio Cuadra, presentada el 27 de noviembre de 1901, en la que piden pension de gracia; de doña María Berta, doña Dolores, doña Amelia i doña Florentina Cádiz Aldunate, hijas de don Juan Cádiz, sub-inspector de telégrafos, presentada el 1.º de diciembre de 1902, en la que piden pension de gracia; de los porteros i mensajeros de los diversos Departamentos de Estado, presentada el 1.º de febrero de 1896, en la que piden se les acuerde una gratificacion anual sobre los sueldos de que disfrutaban, por ser éstos excesivamente bajos; don Ismael Espinosa, ex-inspector de caminos del departamento de Loncomilla, presentada el 15 de enero de 1898, en la que pide se le acuerde derecho para acogerse a los beneficios de la lei de 14 de setiembre de 1896, que otorgó una remuneracion a los empleados públicos que fueron separados de sus puestos a causa de los sucesos políticos de 1891; de don José Tomas de la Barra, oficial cuarto a contrata de la contaduría de la segunda seccion de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, presentada el 11 de enero de 1897, en la que solicita, por gracia, se le considere comprendido entre los empleados públicos a quienes la lei de 31 de diciembre de 1895 concedió derecho a jubilar, por haber sido separados de sus puestos a causa de los sucesos políticos del año 1891; de algunos vecinos de la ciudad de Mulchen presentada el 3 de julio de 1900, en la que piden se les socorriera por haber quedado en angustiosa situacion a causa de las inundaciones ocurridas ese año; de algunos empleados públicos, residentes en Pisagua, presentada el 8 de junio de 1903, en la que piden se les acuerde algun socorro para reparar las pérdidas que experimentaron con motivo del incendio que consumió parte de esa ciudad; de don Pablo H. Toledo, inspector de la policía de seguridad de Santiago, presentada el 14

de noviembre de 1900, en la que pide, para los efectos de su jubilacion, le sea de abono el tiempo servido en la policía de esta capital; de frai José Nicolas Correa, de la órden de predicadores, presentada el 11 de enero de 1897, en la que pide se dicte una lei que le conceda pasaje libre para viajar por tierra i mar dentro del territorio de la República, para tener facilidad de prestar sus servicios religiosos; de algunos vacunadores, presentada el 24 de octubre de 1900, en la que piden aumento de los sueldos de los empleados del ramo; Otro informe de la misma Comision, recaido en las solicitudes de los siguientes empleados de los telégrafos del Estado: de los del cuarto distrito, presentada el 20 de noviembre de 1900; del jefe de la oficina de la Moneda, don Salvador Alcaide, presentada el 24 de octubre del mismo año que la anterior; i los de esta capital i de los del quinto distrito, presentadas, asimismo, en igual fecha que la anterior solicitud, en las que piden aumento del sueldo de que disfrutaban; Otro de la Comision de Hacienda relativo a la solicitud de doña Adela Amor, viuda de don Julio Prado, contador segundo de la Direccion de Contabilidad, presentada el 3 de julio de 1901, en la que pide se le conceda, por gracia, una cantidad equivalente a la que su referido esposo dejó de percibir entre la pension de jubilacion que gozó, la cual fué computada con el setenta i cinco por ciento sobre un sueldo de dos mil pesos i la que habria recibido si esa jubilacion se hubiera computado sobre el sueldo íntegro de dos mil quinientos pesos que anteriormente gozaba como tenedor de libros de la Tesorería Jeneral de Estanco, en el espacio de tiempo comprendido entre el 8 de agosto de 1887, fecha en que se le acordó la jubilacion, i el 18 de junio de 1900, fecha de su fallecimiento; De las siguientes solicitudes: de don Francisco 2.º Sánchez, contralmirante de la Armada Nacional, en la que pide que, para los efectos de su retiro, se le conceda, por gracia, el tiempo que le falta para tener su jubilacion con sueldo íntegro; i de los ayudantes de instruccion primaria de Valparaiso, en la que piden, por las razones que esponen, se les mejore la renta de que disfrutaban.—El señor Rozas pide que para la primera hora del cuarto sobrante de la sesion de mañana se trate del proyecto que anexa la comuna de Rio Negro de Llanquihue a Osorno.—El señor Lazcano (Presidente) le da el lugar correspondiente despues de los dos últimos proyectos que están en tabla para dicha hora.—El señor Muñoz Ministro de Obras Públicas) pide que pase a Comision un mensaje en que se pide suplementos para puentes i caminos.—El señor Tocornal hace indicacion para celebrar sesion los viernes i sábados de la presente semana para ocuparse del proyecto sobre mejoras en el puerto de Valparaiso.—Usan de la palabra con este motivo los señores Mac-Iver, Tocornal i Balmaceda, el último de los cuales

presenta un proyecto para que pueda ser considerado con el proyecto mencionado.—El señor Puga Borne esplica el alcance de la concesion hecha al señor Beláustegui para construir un ferrocarril por Antuco.—Usan de la palabra sobre este particular los señores Muñoz (Ministro de Obras Públicas), Mac-Iver, Silva Cruz i Puga Borne.—El señor Bannen se opone a la sesion pedida por el señor Tocornal.—Usan de la palabra los señores Tocornal, Bannen i Balmaceda.—Se aprueba la indicacion del señor Ministro de Obras Públicas.—Se aprueba la indicacion del señor Tocornal.—Se procede a la eleccion de Mes. Queda e jefe el Presidente el señor Lazcano i vice Presidente el señor Puga Borne.—Se aprueban las modificaciones introducidas por la otra Cámara en la asignacion al Intendente de Tacna, al Gobernador de Arica i a varios otros funcionarios de aquella provincia.—Se pone en discusion jeneral el proyecto que concede diez mil peses a la Junta de Beneficencia de Talca como sueldo para la ejecucion de ciertas obras.—Es aprobado el proyecto.—Se da como tabla para el cuarto libro de la sesion de mañana el proyecto que anexa a Osorno la comuna de Rio Negro, i la solicitud de los panaderos de Iquique.—Se suspende la sesion.—A segunda hora continúa la discusion sobre el mejoramiento del puerto de Valparaíso.—Usa de la palabra el señor Latorre en favor del proyecto Krauss.—Usa de la palabra el señor Mac-Iver contra dicho proyecto.—Se levanta la sesion.

Asistieron los señores:

Balmaceda, José Elías	Puga Borne, Federico
Bannen, Pedro	Reyes, Vicente
Barros Luco, Ramon	Rozas, Ramon Ricardo
Castellon, Juan	Saavedra, Cornelio
Charme, Eduardo	Sanfuentes, Juan Luis
Eastman, Adolfo	Silva Cruz, Raimundo
Errázuriz, Urmeneta R.	Silva Ureta, Ignacio
Escobar, Ramon	Tocornal, José
Latorre, Juan José	i los señores Ministros del
Letelier Silva, Pedro	Interior, de Hacienda, de
Mac-Iver, Enrique	Guerra i Marina i de Indus-
Montt, Pedro	tria i Obras Públicas.

Se leyó i fué aprobada el acta siguiente:

«SESION 37.^a ORDINARIA DEL 23 DE AGOSTO DE 1904

Asistieron los señores Lazcano, Balmaceda, Ballesteros (Ministro del Interior), Bannen, Barros Luco, Castellon, Charme, Eastman, Errázuriz Urmeneta, Escobar, Latorre, Letelier, Mac-Iver, Montt, Puga Borne, Reyes, Rozas, Saavedra, Silva Cruz, Silva Ureta, Tocornal, i los señores Ministros de Relaciones Exteriores, de Justicia e Instruccion Pública, de Hacienda, i de Guerra i Marina.

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

Oficios

Uno de la Honorable Cámara de Diputados con el que devuelve aprobado, con modificacion, el proyecto de lei que concede ciertas sumas para gastos de repre-

sentacion a diversos funcionarios administrativos de la provincia de Tacna.

Quedó para tabla.

Otro del señor Ministro de Industria i Obras Públicas con el que remite los antecedentes solicitados por el honorable Senador de Ñuble, don Enrique Mac-Iver, sobre la autorizacion concedida a don Osvaldo Sotomayor, por acuerdo del Consejo de los Ferrocarriles, para establecer un servicio de transporte de equipaje i encomiadas a domicilio.

Se mandó poner a disposicion de los señores Senadores.

Informes

Siete de la Comision de Gobierno relativos a las solicitudes de gracia que a continuacion se espresan:

De doña Rosa Vega, viuda de don Francisco B. Sampaio, primer comisario de salitreras, presentada el 6 de julio de 1894, en la que pide pension de gracia.

De don Vicente Larrain, empaquetador de las oficinas del Telégrafo del Estado en Santiago, presentada el 28 de junio de 1897, en la que pide se le acuerde el derecho de jubilar con el sueldo integro asignado a su empleo.

De don Juan de la Cruz Urbina, carpintero de la maestranza de los ferrocarriles de Valparaíso, presentada el 16 de noviembre de 1897, en la que pide pension de gracia.

De doña Mercedes i doña Sofia Cortés Portales, nietas de don Diego Portales, presentada el 26 de julio de 1897, en la que piden pension de gracia.

De doña Laura Ester Kock, hija del profesor del Liceo de Talca, don Leon Kock, presentada el 11 de agosto de 1897, en la que pide, por gracia, se le otorgue por una sola vez la cantidad de tres mil quinientos pesos como indemnizacion por la pérdida de mercaderias de su señora madre en los Ferrocarriles del Estado.

De don Pedro A. Díaz, administrador de correos de San Felipe, presentada el 17 de octubre de 1900, en la que pide, por gracia, se le conceda de abono, para los efectos de su jubilacion, veintidos años que sirvió en los Ferrocarriles del Estado.

De doña Luisa Cuadra, viuda de don José Miguel Rodríguez Velasco, comandante del resguardo de la Aduana de Valparaíso, presentada el 18 de julio de 1900, en la que pide pension de gracia.

Pasaron a la Comision Revisora de Peticiones.

PROYECTO DE LEI.

Antes de entrar a la órden del dia, el señor Silva Ureta usó de la palabra para manifestar la conveniencia de que el Gobierno no suspenda los trabajos de la Comision encargada de rectificar, en el ferrocarril en estudio de Cabildo a Choapa, el estacado de la linea en la parte comprendida entre Pedegua i Lináuida.

Pidió asimismo Su Señoría se concedan los fondos necesarios para perforar el túnel de la Gurupa, con el objeto de que el departamento de Petorca pueda gozar de los beneficios del ferrocarril que hoi llega hasta Cabildo.

El señor Balmaceda recomendó al señor Ministro de Hacienda se sirviera atender una solicitud de los pobladores del interior de Tarapacá, en la que piden se les permita esplotar los residuos de las antiguas covaderas i de algunos islotes de la costa, a fin de que puedan aprovechar ese guano en el abono de sus tierras.

El señor Ministro de Hacienda contestó que no conocia la solicitud a que se referia el honorable Senador de Tarapacá, pero que se impondria de ella para resolver el asunto de la mejor manera posible.

Terminados los incidentes, se puso en discusion particular el proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República, que lo autoriza, por el término de dos años, para invertir hasta la suma de doscientos cincuenta mil pesos en llevar a efecto las obras definitivas del servicio de agua potable de la ciudad de Talca.

Con el asentimiento tácito de la Sala, se dieron sucesivamente por aprobados los artículos 1.º, 2.º i 3.º

Considerado el artículo 4.º, final, el señor Ministro del Interior propuso se substituyera por el siguiente:

«Artículo 4.º Autorízase igualmente al Presidente de la República, por el término de dos años, para que invierta hasta la suma de veintidos mil pesos en la revision de los estudios i en la formacion de proyectos definitivos para hacer los desagües de las ciudades de Talca i Concepcion i de un estudio para proveer de agua potable a esta última ciudad».

Con el asentimiento tácito de la Sala se dió por aprobado el artículo en la forma propuesta por el señor Ministro del Interior.

El proyecto aprobado es del tenor siguiente:

«Artículo 1.º Apruébase el contrato celebrado el 3 de agosto de 1904 por el Intendente de Talca i el primer alcaide de la Municipalidad de esa ciudad, autorizados debidamente el primero por el Supremo Gobierno i el segundo por la indicada corporacion.

Artículo 2.º Se autoriza al Presidente de la República, por el término de dos años, para invertir hasta la suma de doscientos cincuenta mil pesos en llevar a efecto las obras definitivas del servicio de agua potable de la ciudad de Talca, bajo las condiciones establecidas en el contrato a que se refiere el artículo 1.º

Artículo 3.º Las obras de agua potable de Talca, cañerías, estanques i demas anexos quedarán hipotecados para garantizar las sumas que se inviertan en conformidad a la presente lei.

Artículo 4.º Autorízase, igualmente, al Presidente de la República, por el término de dos años, para que invierta hasta la suma de veintidos mil pesos en la revision de los estudios i en la formacion de proyectos definitivos para hacer los desagües de las ciudades de Talca i Concepcion i de un estudio para proveer de agua potable a esta última ciudad».

A petición del señor Ministro del Interior, se acordó tramitar este proyecto sin esperar la aprobacion del acta.

Púsose despues en discusion jeneral i particular, a la vez, el proyecto de lei, iniciado por S. E. el Presidente de la República que crea, en el Ministerio de Relaciones Exteriores, el empleo de jefe de la Seccion Consular, i usaron de la palabra los señores Silva Cruz i Ministro de Relaciones Exteriores, quien pidió que este negocio volviera a Comision, a fin de que ésta tome en cuenta el siguiente proyecto de lei, que Su Señoría presentó en sustitucion del que se encuentra en debate:

«Artículo único.—El personal de planta de los Departamentos de Relaciones Exteriores, Culto i Colonizacion, será el siguiente, con los sueldos que señala la lei de 21 de junio de 1887:

*Departamento de Relaciones Exteriores
i Culto*

Un sub-secretario.

Un jefe de la Seccion Diplomática i del Culto.

Un jefe de la Seccion de Archivos i biblioteca.

Un oficial primero de la sub-Secretaría, encargado especialmente del ceremonial diplomático, con dos mil cuatrocientos pesos anuales.

Un contador, con dos mil pesos anuales.

Tres oficiales de número de primera clase.

Tres oficiales de número de segunda clase.

Departamento de Colonizacion.

Un sub-secretario.

Un jefe de seccion.

Un oficial de partes.

Un archivero.

Dos oficiales de número de primera clase.

Dos oficiales de número de segunda clase».

Así se acordó con el asentimiento tácito de la Sala, volviendo el asunto en informe a la Comision de Relaciones Exteriores.

Púsose en seguida, en discusion jeneral i particular a la vez el proyecto de lei, remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que declara de utilidad pública una estension de veintidos mil quinientos metros cuadrados de terreno en la quebrada de Chancoquí, comuna de Paihuano, del departamento de Elqui, en el cual se construirá un cementerio.

El señor Mac-Iver espresó las razones por las cuales negará su voto a este proyecto.

Usaron de la palabra los señores Ballesteros (Ministro del Interior), Mac-Iver, Montt. Reyes i Silva Cruz, habiendo insinuado el señor Reyes la idea de que se dijera que se declaraba de utilidad pública una estension de veintidos mil quinientos metros cuadrados del terreno a que se refieren los antecedentes del proyecto.

Con este motivo, el señor Ministro del Interior indicó que podria redactarse el proyecto en los términos siguientes:

PROYECTO DE LEI:

«Artículo único.—Se declara de utilidad pública una estension de veintidos mil quinientos metros cuadrados de terreno en la quebrada de Chancoquí, comuna de Paihuano, del departamento de Elqui, en el cual se construirá un cementerio.

Este terreno es el que en la solicitud presentada al Gobierno por el primer alcalde de la comuna de Paihuano, con fecha de 23 de junio de 1904, aparece como de propiedad de los señores don Marco Antonio Pinto, don Francisco Peralta, don Nataniel Rodríguez, don Ismael Pinto i de la sucesion de doña Adelaida Urizar, viuda de Rodríguez, i de don Andres Varela Cisternas.

La Municipalidad respectiva pagará el valor espropiado».

El señor Bannen insinuó al señor Ministro del Interior la idea de pedir los deslindes del terreno que se trata de declarar de utilidad pública, a fin de consignarlos en el proyecto, aplazándose, entre tanto, la consideracion de éste.

El señor Ministro del Interior contestó que, a su juicio, no era necesario consignar en el proyecto los deslindes de este terreno, desde que parecia que habia acuerdo para espresar los nombres de los propietarios del mismo.

Despues de algunas observaciones del señor Bannen, se cerró el debate, i votado el proyecto en la forma propuesta por el señor Ministro del Interior, que se ha copiado anteriormente, fué aprobado así por quince votos contra tres, absteniéndose de votar el señor Errázuriz Urmene-ta por no haberse hallado presente en la discusion.

El señor Presidente anunció, en seguida, que quedaban en tabla para la sesion próxima, en los primeros quince minutos despues de los incidentes, la modificacion introducida por la Honorable Cámara de Diputados, en el proyecto de lei que concede ciertas sumas para gastos de representacion a diversos funcionarios administrativos de la provincia de Tacna, i el proyecto de lei remitido por la Honorable Cámara de Diputados que concede un auxilio extraordinario de diez mil pesos a la Junta de Beneficencia de Talca, destinado al ensanche del cementerio de esa ciudad.

Se suspendió la sesion.

A segunda hora, continuó la discusion jeneral, pendiente en sesion de 20 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 Valparais., estudiadas por el ingeniero don Jacobo Kraus, conjuntamente con las modificaciones propuestas en el informe de la Comision de Hacienda de esta Cámara.

El señor Ibáñez (Ministro de Hacienda) que habia quedado con la palabra, siguió usando de ella para contestar las observaciones hechas por los señores Mac Iver i Balmaceda, i terminó su discurso pidiendo al Senado se sirviera aprobar el proyecto en la forma propuesta en el informe de la Comision de Hacienda de esta Cámara.

Siendo avanzada la hora, se levantó la sesion».

Se dió cuenta:

1.º De los siguientes oficios:

a) «Santiago, 24 de agosto de 1904.—Remito a V. E. dos ejemplares del folleto que contiene las especificaciones, presupuestos e inventarios para la construccion de la dársena militar en el puerto de Talcahuano.

Estos antecedentes fueron solicitados por el honorable señor Senador de Tarapacá, don Elías Balmaceda.

Dios guarde a V. E.—A. *Bascuñan S. M.*»

Se mandó poner a disposicion de los señores Senadores.

a) «Santiago, 24 de agosto de 1904.—Adjunto remito a V. E. los datos suministrados por la Direccion de Obras Públicas, acerca de la duda que asiste a esa oficina con respecto al proyecto del ferrocarril trasandino por Antuco, i que han sido solicitados por el honorable Senador don Federico Puga Borne.

Dios guarde a V. E.—*Anfion Muñoz*».

Se mandó poner a disposicion de los señores Senadores.

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

«Santiago, 23 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 aprobacion el siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Los oficiales jenerales, jefes i oficiales i asimilados, con escepcion de los cirujanos, que presten sus servicios en los cuerpos i secciones del Ejército residente 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 a rejir desde el 1.º de octubre de 1904».

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

Para segunda lectura.

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

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

A Comision Revisora de Peticiones.

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

A la misma Comision.

De los porteros i mensajeros de los diversos Departamentos de Estado, presentada el 1.º de febrero de 1896, en la que piden se les acuerde una gratificacion anual sobre los sueldos de que disfrutan, por ser éstos excesivamente bajos.

Para tabla.

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

A la Comision Revisora de Peticiones.

De don José Tomas de la Barra, oficial cuarto a contrata de la contaduría de la segunda seccion de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, presentada el 11

de enero de 1897, en la que solicita, por gracia, se le considere comprendido entre los empleados públicos a quienes la lei de 31 de diciembre de 1895 concedió derecho a jubilar, por haber sido separados de sus puestos a causa de los sucesos políticos del año 1891.

A la misma Comision.

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

Para tabla.

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

Para tabla.

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

A la Comision Revisora de Peticiones.

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

A la misma Comision.

De algunos vacunadores, presentada el 24 de octubre de 1901, en la que piden aumento de los sueldos de los empleados del ramo.

Para tabla.

De otro informe de la misma Comision, recaido en las solicitudes de los siguientes empleados de los Telégrafos del Estado:

De los del cuarto distrito, presentada el 20 de noviembre de 1900; del jefe de la oficina de la Moneda, don Salvador Alcáide, presentada el 24 de octubre del mismo año que la anterior; i los de esta capital i de los del quinto distrito, presentadas, asimismo, en igual fecha que la anterior solicitud, en las que piden aumento del sueldo de que disfrutaban.

Así se acordó.

I de un informe de la Comision de Hacienda, relativo a la solicitud de doña Adela Amor, viuda de don Julio Prado, contador segundo de la Direccion de Conta-

bilidad, presentada el 3 de julio de 1901, en la que pide se le conceda, por gracia, una cantidad equivalente a la que su referido esposo dejó de percibir entre la pension de jubilacion que gozó, la cual fué computada con el setenta i cinco por ciento sobre un sueldo de dos mil pesos i la que habria recibido si esa jubilacion se hubiera computado sobre el sueldo integro de dos mil quinientos pesos que anteriormente gozaba como tenedor de libros de la Factoria Jeneral del Estanco, en el espacio de tiempo comprendido entre el 8 de agosto de 1887, fecha en que se le acordó la jubilacion i el 18 de junio de 1900, fecha de su fallecimiento.

A la Comision Revisora de Peticiones.

4.º De las siguientes solicitudes:

De don Francisco 2.º Sánchez, contralmirante de la Armada Nacional, en la que pide que para los efectos de su retiro se le conceda, por gracia, el tiempo que le falta para obtener su jubilacion con sueldo integro.

A la Comision de Guerra i Marina.

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

A la Comision Mista de Presupuestos.

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

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

El señor ROZAS.—Voi a permitirme rogar al señor Presidente que se sirva colocar en la tabla de primera hora, para ser tratado durante los quince minutos despues de los incidentes, un proyecto aprobado ya por la Honorable Cámara de Diputados, que anexa la comuna de Rio Negro, del departamento de Llanquihue, al departamento de Osorno. Este proyecto responde a una necesidad ampliamente justificada, i tiende a regularizar el servicio de aquella localidad.

Por lo demas, en los antecedentes está suficientemente comprobada la justicia de este proyecto, así es que espero que su despacho no ofrecera dificultades.

El señor LAZCANO (Presidente).—Figurará en la tabla inmediatamente despues de los dos proyectos de que debe ocuparse hoy el Senado.

El señor MUÑOZ (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Pídola palabra, señor Presidente.

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

El señor MUÑOZ (Ministro de Industria i Obras Públicas).—He pedido la palabra, únicamente para rogar a la Cámara se sirva pasar a Comision un mensaje en que se pidan suplementos para composuras de puentes i caminos. Rogaría tambien a la Comision, se sirviera informarlo lo mas pronto posible.

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

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

El señor TOCORNAL.—Me permito hacer indicacion, i ruego a mis honorables colegas que tengan la bondad de aceptarla, para que celebremos sesiones el viérnes i sábado de la presente semana, para seguir ocupándonos de las obras de mejoramiento del puerto de Valparaiso.

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

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

El señor MAC-IVER.—Yo me opongo a esta indicacion, señor Presidente; i lo declaro con franqueza, si se sigue en este sistema de obligarnos a trabajar en esta forma, yo no podré continuar asistiendo a sesiones del Senado necesito de mi tiempo i no puedo prescindir por completo de mis obligaciones. Si hubiera algun motivo poderoso i urjente, comprenderia este apuro; pero no habiéndolo, no veo con qué razon se apremia a la Cámara en esta forma.

El debate en que estamos empeñados, no lleva visos de ser largo; puede que en la discusion particular se hagan todavía alguna observaciones que ocupen algun tiempo mas, pero ya se habrá resuelto lo principal; lo demas es fácil. No veo otro punto que pueda suscitar cuestion que la forma de pago, la manera de comprometer el crédito nacional. Así es que no veo por qué se nos quiere imponer esta tarea. Sin embargo, como las razones que yo tengo para no aceptarla son hasta cierto punto personales, pueden mis honorables colegas prescindir de ellas. Pero, si hubiera algun recurso parlamentario que no conozco, para impedir esta verdadera opresion, yo lo usaria en este caso.

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

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

El señor TOCORNAL.—Sentiria realmente, que el honorable Senador nos privara de la luz que puede traer al debate la reconocida ilustracion de Su Señoría;

pero consideraciones superiores me obligan a insistir en mi indicacion.

Sin embargo, por deferencia a Su Señoría no insistiria en que celebráramos sesiones el viérnes i sábado, si por unánime consentimiento acordáramos terminar el debate en la presente sesion.

Aunque estamos solo en la discusion jeneral, se han hecho ya, sin embargo, toda clase de observaciones particulares al proyecto; por manera, que casi lo hemos discutido particularmente. Por otra parte, en la idea capital del proyecto, las obras de defensa de Valparaiso, todos estamos de acuerdo en considerarla no solo como una obra de utilidad i conveniencia nacional, sino también como de imperiosa necesidad. A pesar de esto, llevamos ya discutiendo sobre el mismo punto cinco o seis sesiones.

Repito, pues, que si acordáramos cerrar hoy la discusion jeneral no insistiria en mi indicacion; de lo contrario, me vendria en el caso, aun a riesgo de molestar a los señores Senadores, de mantener la indicacion que he formulado.

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

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

El señor MAC-IVER.—Tiene razon el honorable Senador de Valparaiso al decir que no se ha discutido sino en jeneral este asunto; por lo cual, quien sabe si pudiera proponerse un artículo anterior al primero. Quizá tambien podria hacerse una indicacion previa para postergar la resolucion de este proyecto hasta que se hicieran los estudios para construir un rompe-olas. Yo no he propuesto esa idea, pero no sé si el honorable Senador de Tarapacá piensa proponerla.

Por otra parte ¿qué ganaríamos con cerrar la discusion hoy si en la discusion particular hubiéramos de entrar en nuevos debates?

Debo, tambien, decir que no me admira ni me estraña el que se haya empleado en discutir este negocio, no cinco o seis sesiones, como ha dicho el honorable Senador de Valparaiso, sino únicamente dos, i quien sabe si lo mas tres. I todavía en resumen no se habrá gasiado en esto un espacio mayor de tres o cuatro horas.

¿Acaso le parece esto mucho tiempo al Senado para discutir un negocio de tanta trascendencia, un negocio en que se trata de la inversion de treinta i cinco millones, talvez de cuarenta o cincuenta?

Pero tambien es cierto que desde hace algun tiempo se está encontrando que todo se discute demasiado; la cuestion ya no es discutir ni estudiar los asuntos por grave que sean; lo importante es aprobarlos, obrar i hacerlos.

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

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

El señor BALMACEDA.—Deseo expresar solamente el juicio que tengo del presente debate.

Creo que no se trata de un asunto sencillo, por el contrario, es de los mas graves que pueden someterse a la resolucion del Congreso. Se trata de la inversion de una suma considerable, i de obras que hasta ahora jamas se han ejecutado entre nosotros. No puede, pues, resolverse esto asi no mas i a la lijera.

Por lo demas, está mui léjos de mi pro-

pósito, entorpecer la discusion de este asunto, i creo que la manera mas fácil de alijerarlo es discutirlo en jeneral i particular a la vez, como se ha estado haciendo. Creo que se facilita su discusion i su pronto despacho, abarcando en la discusion jeneral la discusion particular.

Respecto a la indicacion del honorable Senador de Valparaiso, no tengo inconveniente para aceptarla.

Ahora, con el objeto de ahorrar al Senado la molestia de oirme en cada artículo que se discuta, paso a la Mesa, para que se tomen en cuenta desde luego, algunas observaciones que he creído de mi deber formular sobre los diversos artículos del proyecto.

El señor SECRETARIO.—El contraproyecto del señor Balmaceda sobre el proyecto de la Comision de Hacienda, dice así:

Agregaciones i modificaciones propuestas por el señor Balmaceda

Artículo 1.º Facúltase al Presidente de la República, por el término de dos años para que contrate por propuestas públicas, que deberán pedirse con un año de anticipacion a lo ménos, las obras necesarias para el mejoramiento del puerto de Valparaiso.

Las obras a que se refiere lo anterior son en una de las dos formas siguientes:

1.ª Las que comprenden las secciones A, B, i las espropiaciones i obras complementarias del proyecto Krauss. (Véase el informe de la Comision).

2.ª Un tajamar rompe-olas de suficiente solidez que abrigue la bahía i dé cómodo i seguro asilo a un número de naves mercantes i de guerra que supere, en todo caso, a las que representan el actual movimiento marítimo.

Como anexos del rompe-olas se comprenderán una línea de malecones para el atracamiento de los buques mayores, dos muelles de mampostería para atracar buques del mayor tonelaje i calado, un dique seco de mampostería de ciento sesenta metros de largo i la construccion sólida i definitiva del malecon que rodea la bahía.

Artículo 2.º El contrato se hará a precio alzado que no exceda de veintidos millones seiscientos cincuenta i cinco mil pesos, si se refiere al proyecto Krauss del número 1 del artículo 1.º; i hasta de dos millones

Proyecto de la Comision de Hacienda

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Autorízase al Presidente de la República, por el término de dos años, para que contrate por propuestas públicas, que deberán pedirse con un año de anticipacion a lo ménos, la totalidad de las obras jenerales i complementarias de mejoramiento del puerto de Valparaiso, con arreglo al proyecto i planos formados por el ingeniero don Jacobo Kraus.

El contrato se hará a precio alzado, que no exceda de dos millones quinientas setenta mil libras esterlinas.

quinientas mil libras esterlinas si las obras fueran en conformidad al número 2 del artículo 1°

El Presidente de la República, de acuerdo con el Consejo de Estado, i previos los informes del caso, podrá disponer o autorizar la introduccion de modificaciones al proyecto al pedir las propuestas o durante la ejecucion de los trabajos, siempre que ellas no afecten a la duracion o estabilidad de las obras, ni importen un aumento del costo fijado en el presupuesto total.

Artículo 3.° Las obras serán contratadas con arreglo a uno de estos dos procedimientos:

1.° (Lo mismo).

2.° (Lo mismo).

El Presidente de la República, de acuerdo con el Consejo de Estado, i previo los informes del caso, podrá disponer o autorizar la introduccion de modificaciones al proyecto al pedir las propuestas o durante la ejecucion de los trabajos siempre que ellas no afecten a la duracion o estabilidad de las obras, ni importen un aumento del costo fijado en el presupuesto total.

Artículo 2.° Las obras serán contratadas con arreglo a uno de estos dos procedimientos:

1.° En dinero efectivo, que se pagará terminadas que sean las obras, o la seccion respectiva, i entregadas al servicio público a satisfaccion del Presidente de la República.

En este caso queda autorizado el Presidente de la República para contratar un empréstito que produzca dos millones quinientas setenta mil libras esterlinas.

Los bonos del empréstito no podrán ganar mas de cinco por ciento de interes con un dos por ciento de amortizacion anual acumulativa i se destinarán, exclusivamente, al pago de las obras contratadas.

2.° Concediendo su explotacion al que las construya, o a las personas o sociedades a quienes transfiera sus derechos, por el plazo necesario para la cancelacion total del valor de las obras, sobre la base de un interes de cinco por ciento al año i una amortizacion acumulativa, tambien anual, que no baje de uno por ciento, garantido por el Estado durante ese plazo, sobre el capital por que se contrate.

La garantía empezará a rejir en la parte correspondiente, desde la fecha en que la obra, o alguna de sus secciones, se entregue al servicio público totalmente terminada, a satisfaccion del Presidente de la República.

Si el producto liquido de la Empresa excede del siete por ciento al año, el exceso se destinará a reembolsar al Estado de lo que hubiere pagado por garantía e intereses en los años anteriores, i efectuado ese reembolso, el saldo anual pertenecerá al empresario.

Los gastos de administracion de la Empresa quedan sujetos a la aprobacion i vijilancia del Presidente de la República.

Cancelado el valor de las obras, en virtud de la amortizacion que establece este

Artículo 4.º En el caso de que las obras se contraten en conformidad a la base 2.ª del artículo 1.º, el contratista será obligado a consultar en su proyecto la formación de terrenos planos con las escavaciones que se efectúen para la extracción de materiales; a construir sobre una base sólida de concreto i en un punto próximo a la estremidad interior del rompe-olas, una esplanada con estension suficiente para la construcción de un fuerte capaz de resistir cañones de gran calibre; a verificar el sondaje jeológico de la bahía en toda la estension del rompe-olas i hasta veinte metros de exceso en deredor de su base proyectada.

Artículo 5.º En el caso de concederse la explotación en conformidad al número 2.º del artículo 3.º, corresponderá al contratista hacer el pago de los terrenos que sea menester espropiar para la extracción de materiales.

El valor de las espropiaciones se abonará al contratista parcialmente, a medida que fuera entregando los terrenos en condicion de habilitados para las construcciones a que se quiera dedicarlos.

El Fisco tendrá en todo tiempo derecho de extraer materiales de los mismos terrenos, siempre que con ello no se originen dificultades serias al contratista.

Artículo 6.º La concesion de explotación no se estenderá a las obras del malecon que rodea la bahía, las cuales serán pagadas por terceras partes, correspondientes a tres acciones totalmente terminadas.

Artículo 7.º Los proyectos definitivos i completos que se presenten, serán acompañados de los planos correspondientes en escala apropiada para la construcción, con la esplicacion técnica de las obras i las combinaciones económicas del proyecto.

Art. 8.º Podrán hacerse propuestas para la construcción i explotación de las obras, sin garantía del capital invertido i mediante su concesion por un mayor número de años; en cuyo caso quedarán hipotecadas las rentas líquidas del puerto en garantía del capital invertido en las obras que se construyan.

artículo, terminará la explotación concedida al contratista.

El Estado podrá poner término anticipado a la explotación concedida al contratista, pagando con un diez por ciento de recargo la parte de capital en que se adjudicó la construcción de la obra no amortizada en esa fecha.

(Suprimido).

Art. 9.º Solo se admitirá como proponentes al que rinda caucion equivalente al dos por ciento del monto de las propuestas i exhiba certificados fehacientes de haber ejecutado con éxito obras marítimas de importancia.

Sin perjuicio de lo anterior, las propuestas serán acompañadas de fianza de casa bancaria o comercial conocida i bien acreditada que garantice la seriedad de la propuesta.

Art. 10. (El mismo 5.º adicionado).

No podrán tampoco interponer reclamo alguno deducido de los errores de que pudieran adolecer los estudios, planos i presupuestos que haya aprobado o aprobar el Presidente de la República.

(Igual).

Art. 11. (El mismo 6.º).

Art. 12. (El mismo 7.º)

Art. 13. (El mismo 8.º).

Art. 3.º En igualdad de condiciones de las propuestas, se dará la preferencia al contratista que acepte la segunda de las formas de pago indicadas.

Art. 4.º Solo se admitirá como proponentes al que rinda caucion equivalente al dos por ciento del monto de las propuestas i exhiba certificados fehacientes de haber ejecutado con éxito obras marítimas de importancia.

Art. 5.º El contratista es responsable de las obras que haya ejecutado i deberá mantenerlas en buen estado de conservacion i de servicio hasta el término de la concesion o de la entrega definitiva.

El Presidente de la República fijará la caucion en dinero o en valores que el contratista debe rendir para garantir esta responsabilidad i, en caso de haber contratado la caucion, se mantendrá vijente hasta cinco años despues de entregadas las obras al servicio público.

El contratista no podrá reclamar indemnizacion por causa de pérdidas, averias o daños ocasionados por descuidos, falta de prevision o estudio, deficiencia de medios, falsas maniobras o temporales.

El Fisco no reconoce otros casos de fuerza mayor que le afecten responsabilidad, que los de guerra; i los de terremoto i ras de marea, siempre que causen daños notorios en la vecindad. Estos casos de fuerza mayor deben justificarse dentro de los treinta dias siguientes a aquel en que hubieren ocurrido.

Art. 6.º El concesionario i las personas o sociedades que representen sus derechos, aun cuando sean extranjeros i no residan en Chile, se considerarán domiciliados en la República i quedarán sujetos a las leyes del pais, como si fueran chilenos, para todo cuanto se relacione con el cumplimiento del contrato que haya de celebrarse a virtud de esta lei.

Art. 7.º Las diverjencias de cualquier naturaleza que ocurrieren entre el Fisco i el contratista, serán resueltas por un Ministro de la Corte Suprema, en primera instancia, i por el resto del mismo tribunal en segunda.

En todo caso, se procederá breve i sumariamente.

Art. 8.º Las tarifas que deban pagar las naves i el comercio serán fijadas o modi-

Art. 14. Las propuestas se abrirán en el Ministerio de Hacienda, a presencia del Ministro del ramo, del Ministro de Obras Públicas i del Director de Obras Públicas en el dia que fije el Presidente de la República.

Art. 15. El Presidente de la República, previo los informes del Director de Obras Públicas i de dos ingenieros especialistas que designará al efecto, resolverá, con acuerdo del Consejo de Estado, sobre la propuesta que deba aceptarse.

Art. 16. Facúltase al Presidente de la República para establecer con el empresario de las obras el trabajo forzado de los presidiarios, con las seguridades consiguientes i mediante una rebaja en el importe de las construcciones que se contraten.

Art. 17. (El mismo 9.º).

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

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

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—He alcanzado a imponerme en parte de la nota enviada por el señor Ministro de Industria i Obras Públicas a propósito de la duda que le asiste a la Direccion de Obras Públicas en la aplicacion de la lei que concede al señor Beláustegui, permiso para la construccion de un ferrocarril trasandino por Antuco.

Como dentro de un momento me verá precisado a retirarme de la Sala i no podré dar las esplicaciones necesarias acerca de esta materia, me voi a permitir espresar la naturaleza de esta duda.

Se espresa ahí que la duda consiste en que, segun los planos presentados a la Direccion, la línea se interrumpe llegando a la laguna del Laja, que seria cruzada en balsas o *ferry-boat*, en vez de proyectarse una línea continua.

Yo tuve ocasion de pertenecer a la Comision de Gobierno que estudió esta concesion, desde el año 96 hasta la fecha en que se avacué el informe, i puedo declarar al señor Ministro que fué base del estudio de dicha Comision la declaracion hecha por el solicitante de que la variante que

ficadas por el Presidente de la República de acuerdo con el Consejo de Estado, i solo comenzarán a rejir seis meses despues de su promulgacion.

Art. 9.º Se declaran de utilidad pública los terrenos de propiedad particular i municipal necesarios para la construccion de la obra. en conformidad a los planos.»

se introducía en la antigua concesion a Bustamante i C.ª para el trazo de esta línea consistia en el cambio del trayecto al llegar a la laguna de la Laja.

En lugar de costear dicha laguna se hacia el atraveso de los trenes a bordo de una embarcacion que se llama *ferry-boat*, a la que no pudo darse otro nombre porque no tiene otra denominacion que este nombre inglés. I la razon porque no se mencionó esta modificacion en el informe fué porque no se creyó tener que usar una palabra inglesa, por no haberse hallado otra palabra castellana de igual valor.

Pero, en el informe técnico que tengo a la vista, se dice que la línea llegará a la parte de la laguna llamada Salto del Laja, —i que esa laguna será cruzada por embarcaciones poco comunes en las construcciones modernas.

Esta fórmula fué la que se adoptó para indicar en el proyecto la manera como se haria la travesía de aquella laguna que se menciona en aquella parte con el nombre de Salto del Laja. La laguna no se contorneará, pues, como dicen los antecedentes acompañados a la solicitud, sinc que *se saltará*.

Por lo demas, esta manera de trasportar trenes en mares de corta estension, en estrechos o brazos de mar, como el Bál-

tico, es mui comun i corriente en otros paises há mas de cincuenta años.

He querido dejar establecido, por la parte personal que me cupo en la Comision de Presupuestos, que este punto, que parece dudoso para el Director de Obras Públicas, i que, por este motivo, puede ser un entorpecimiento i un retardo para la ejecucion de aquella obra, es un punto resuelto. La Comision supo que de esta manera se proyectaba este ferrocarril, i en este sentido le presté yo tambien mi voto al proyecto.

El señor MUÑOZ (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor MUÑOZ (Ministro de Industria i Obras Públicas).—A propósito de lo que acaba de espresar el señor vice-Presidente, debo manifestar al Senado que efectivamente una vez que fueron presentados los planos a la aprobacion del Ministerio, se pasaron en informe a la Direccion de Obras Públicas, i esta oficina, una vez puesta al trabajo, encontró dudas sobre si en la lei que concede esta autorizacion para el ferrocarril por Antuco, al pasar por la laguna de la Laja dicho ferrocarril a vapor, se contemplaba esta clase de transporte i la interrupcion en esa parte de la línea férrea.

En este sentido i para resolver esa duda, la Direccion de Obras Públicas ha tratado de reunir todos los antecedentes del caso, a fin de saber si estaba contemplada en la lei esta circunstancia, i por eso es que se ha dirijido al señor Senador solicitando los antecedentes que hai sobre el particular.

Parece que los antecedentes que existen no son mui claros, por cuyo motivo dicha oficina se preparaba para consultar el punto con la Defensa fiscal.

Por lo demas, no pudiendo hacerse el transporte de los trenes por el *ferry-boat*, tendria que prolongarse la línea al rededor de la laguna por espacio de unos treinta kilómetros, cuando por medio de esta embarcacion el trayecto seria mas corto. . . .

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—De novecientos metros.

El señor MUÑOZ (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Por consiguiente, la ventaja que se obtendria seria enorme. Pero la Direccion de Obras Públicas desea saber si esta circunstancia está contem-

plada o nó en la lei i si se podrian aceptar los planos en esta forma.

Con las esplicaciones dadas por el señor vice-Presidente quizas la Direccion se dará por satisfecha i considerará salvada la dificultad; i como talvez estén presentes algunos de los miembros de la Comision de Gobierno que estudió el proyecto, talvez puedan completar la aclaracion de este punto, apelando a sus recuerdos.

Si así fuera, quedarian obvia los los inconvenientes, i por lo tanto establecido que las dudas de la Direccion de Obras Públicas no tienen razon de ser.

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

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

El señor MAC-IVER.—Yo he votado esta concesion del ferrocarril por Antuco, no sé si en esta Cámara o en la de Diputados, i no recuerdo que contuviera tal cosa respecto al viaje en *ferry-boat*. Indudablemente que si la lei hace una mera concesion para la construccion de una línea férrea, no podria convertirse despues ese ferrocarril sobre una línea marítima o acuática. Si se hace, por ejemplo, una concesion para que se construya una línea férrea entre Santiago i la Serena, no seria posible hacer la línea de aquí a Valparaiso i embarcar los trenes desde Valparaiso hasta la Serena. Este ejemplo es seguramente excesivo; pero de todas maneras el camino mas correcto habria sido pedir la concesion en la forma en que la línea debe ser construida. Esta línea ¿no tiene una garantia?

El señor MUÑOZ (Ministro de Industria i Obras Públicas).—Sí, señor, de mil libras esterlinas por cada kilómetro.

El señor SILVA CRUZ.—Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor SILVA CRUZ.—La lei que hizo esta concesion, de 14 de marzo de 1903, en su artículo final dice así:

«Artículo 15. Se autoriza al Presidente de la Republica, por el término de dos años, para contratar, en licitacion pública, un ramal a los Anjeles, que arranque de la línea trasandina en el punto mas cercano posible al pueblo de Antuco.

La tarifa de este ramal será la misma del trasandino».

Estos dos años están ya para espirar el 14 de marzo del año entrante. Los planos i presupuestos de este ramal están ya

aprobados. Entiendo que no se ha hecho uso hasta ahora de esta autorizacion i yo queria llamar la atencion del Gobierno, es decir, del señor Ministro del ramo para que, si lo estima conveniente, no deje espigar el plazo sin pedir las propuestas que permitan la construccion de este ramal.

Sabemos lo que cuesta dictar las leyes; si se espera que este plazo trascorra, habrá que proceder de nuevo a dictar una lei para conceder una nueva autorizacion.

Las ventajas que hai en la cuestion de este ferrocarril están reconocidas en el hecho de haberse dictado una lei para garantizar los capitales que se invierten en la obra, i seria inoficioso que yo viniera a reproducirlas aquí.

De manera que yo me limitaré a recomendar al señor Ministro de Obras Públicas se sirva tomar las medidas del caso para que este plazo no espire sin pedir propuestas para la construccion de este ferrocarril.

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

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

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Para decir, con relacion a la observacion que hacia el honorable Senador por Ñuble, que entiende por línea de ferrocarril una línea férrea, aunque ella tenga algunas secciones de navegacion. Así el ferrocarril transiberiano todo el mundo lo llama ferrocarril, a pesar de que atraviesa el lago Baikal por medio de un *ferry-boat*.

El señor MAC-IVER.—Eso es provisional soamente.

El señor PUGA BORNE (vice-Presidente).—Pero se lo llama simplemente un ferrocarril.

El ferrocarril interoceánico de Norte América es ferrocarril, a pesar de que atraviesa brazos de rios i lagos por medio de *ferry-boat*.

Ultimamente el canal de Mesina que separa de la Italia la isla de Sicilia es atravesado por un ferrocarril.

Es verdad que si se hubiera espresado esta circunstancia en la lei, la cuestion no habria surjido en esta forma. Pero, lo único que se trata de saber es si los que confeccionaron este proyecto i los que lo aprobaron tuvieron en cuenta o tuvieron conocimiento de los estudios hechos por el solicitante. Yo he manifestado que en la Comision tuve conocimiento repetidas veces de que formaba parte de este proyecto

la travesía de esa laguna en *ferry boat*, lo que reducía la distancia de treinta kilómetros a novecientos metros.

El señor BANNEN.—Desearia saber qué indicaciones hai pendientes.

El señor SECRETARIO.—Hai la indicacion del señor Ministro de Industria i Obras Públicas para que se envíe a Comision el proyecto de suplemento que concede fondos para caminos, i la indicacion del señor Tocornal para que el Senado celebre sesiones especiales el viernes i sábado próximos, destinadas a la discusion del proyecto relativo a las obras de Valparaiso.

El señor BANNEN.—Pido la palabra.

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

El señor BANNEN.—Solo para decir que votaré en contra de la indicacion para sesiones especiales por la misma razon que hice valer en la semana pasada.

Ahora agregaré que el asunto es de los mas graves, como se ha manifestado, i los que no tenemos conocimientos técnicos, los que necesitamos oír la defensa que se haga de este proyecto, los que necesitamos confrontar muchas de las citas que se hacen, examinar los antecedentes que son voluminosos, consultar continuamente los planos de la obra, planos que no están en poder de todos los Senadores, teniendo que servirnos de los que trae el señor Ministro o ir a verlos a la secretaria o donde se encuentren, no podemos formarnos concepto cabal de este gravísimo asunto en muy corto tiempo.

Yo declaro con franqueza que en la actualidad no me he formado concepto de este asunto, i si se me exijiera votar ahora mismo, no podria hacerlo. Si ademas se nos imponen sesiones diarias, con las ocupaciones que cada uno tiene, no podremos prestar atencion debida a este negocio.

Por lo que a mí respecta, desearia que no se festinara este debate, que se llevara con toda tranquilidad, hasta con calma para dar lugar a que todos se impongan de él.

Ahora, si los demas señores Senadores están tan perfectamente posesionados de este asunto que se hallen en situacion de salvar todas las dudas que se manifiesten, por mi parte declaro que no lo estoi i que si se festina este debate llevándolo en sesiones diarias hasta que concluya, tal vez no alcance a formarme concepto de él.

Yo me esplico el interes que se toma por llevar con tanta rapidez este asunto. El honorable Senador por Valparaiso se hace eco de las aspiraciones para mejorar el puerto de Valparaiso. Por mi parte creo que todos estamos animados del mismo espíritu; no habrá nadie que no desee ese mejoramiento; pero, ante la responsabilidad que impone la aprobacion del proyecto en condiciones convenientes, es necesario meditarlo, estudiarlo suficientemente. Por esto yo votaré en contra de la indicacion.

El señor TOCORNAL.—Pido la palabra.

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

El señor TOCORNAL.—La razon que acaba de dar el honorable Senador por Malleco carece de fuerza, porque, si en realidad, i soi el primero en reconocerlo, el asunto es grave, este es un motivo para consagrarle mayor número de sesiones, esto es para dedicarle mayor trabajo.

Veo, por otra parte, que avanzamos mui poco en el conocimiento técnico de la materia con lo que estamos oyendo, porque, a la verdad, ninguno de los honorables Senadores está preparado para tratar este asunto; de manera que estamos perdiendo el tiempo e introduciendo perplejidades en el ánimo de los señores Senadores. Vemos que se ha estado confundiendo aquí lo que es dársena con lo que es tajamar, que se ha confundido la bahía de Valparaiso con un rincon de esa misma bahía.

Aquí no tenemos ningun ingeniero hidráulico que conozca especialmente la cuestion; el único que podria darnos alguna luz seria el almirante, señor Latorre que, por haber sido marino, está en situacion de conocer técnicamente la bahía de Valparaiso. Los demas señores Senadores no pueden traer sino opiniones individuales que valen poco i que no tienen mas autoridad que las que les dan los profesionales que se las han comunicado.

Llevamos cinco sesiones discutiendo sobre diques, dársenas, molos, olas, etc., ¿i hasta cuándo continuamos? Pero, si se quiere seguir discutiendo, en hora buena; yo no pretendo festinar el debate, pido únicamente que trabajemos un poco mas.

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

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

El señor BANNEN.— Parece que no tuve la suerte de hacerme entender.

Yo manifesté que la discusion misma ha traído una cantidad de hechos i alegaciones que es preciso comprobar.

Ayer no mas se manifestaba un desacuerdo entre el señor Ministro de Hacienda i el honorable Senador de Nuble acerca del alcance que tiene la obra del rompe-olas, o tajamar, ideada por el señor Salazar i modificada por el señor Levêque. Alguien la consideraba como una simple dársena poco mas grande que la del señor Kraus, i otros la consideraban como una obra de abrigo para toda la bahía. En esta duda quedamos al suspenderse la sesion, pero despues de levantada tuvimos ocasion de ver los planos a que se referia el señor Ministro de Hacienda i de compararlos con los planos que habian de la bahía de Valparaiso i con otros del folleto del señor Salazar, i todos pudimos formar concepto cabal de lo que significaba aquel tajamar, sin necesidad de mayores conocimientos técnicos. Bastó ver en los planos la estension de la obra propuesta por el señor Levêque para darse cuenta de que no cubria toda la bahía de Valparaiso, pero que tampoco era el malecon dársena del proyecto Kraus. Es un rompe-olas lo que consulta el señor Levêque, que si no abriga toda la bahía, abriga toda la parte principal, en una superficie de ciento quince hectáreas, yendo desde las Habas hasta Bellavista, es decir, todo lo que está ocupado actualmente.

Yo, sin los planos a la vista, no habria podido comprender eso.

Para hacernos cargo de todos estos datos, necesitamos tiempo. Lo ocurrido ayer fué ocasional, pero por ese estilo hai que comprobar muchas otras cosas, buscando i examinando los planos, que no los tenemos i que parecen un mito. Para eso se requiere tiempo, i con sesiones diarias no lo tendríamos. Ahora mismo no tenemos los planos, el señor Ministro de Hacienda se los llevó. No sé si de hoi a mañana podria conseguir estos planos, que se mantienen tan reservados.

¿Por qué no se nos deja amplitud i holgura de tiempo? A esto me referia. No es cuestion de que estudiemos para adquirir conocimientos técnicos, pero si necesitamos revisar los datos, ver lo que opinan los autores que han tratado de estas materias, i lo que pasa en puertos extranjeros donde se han efectuado trabajos aná-

logos; todo esto sirve para formar concepto cabal i votar con conciencia.

Por eso, yo deploro que se trate de festinar este debate, cuando se sabe que nadie quiere oponerse a que se mejore el puerto de Valparaiso. A ninguno de nosotros se nos puede hacer este cargo. Es la gravedad propia del asunto lo que nos obliga a no ir tan de prisa. Creo que en dos o tres sesiones mas talvez habrá concluido la discusion; pero, no se nos pongan sesiones tan continuadas, haciéndonos descuidar de todo punto nuestros negocios, porque debe comprender el señor Senador de Valparaiso que tenemos tambien asuntos de otra clase, que no pueden desatenderse.

Ya se agregó la sesion de los juéves. Si el proyecto no se acaba de discutir mañana ¿qué se pierde con esperar hasta el lunes o el mártes de esta otra semana?

Por lo dicho, yo rogaria al Honorable Senado que nos deje en la posibilidad de formar nuestro juicio de un modo completo, i que no nos ponga en el caso de no poder votar.

El señor BALMACEDA.—¿Ha hecho indicacion el señor Senador de Valparaiso para celebrar mas sesiones?

El señor SECRETARIO. — Sí, señor. Ha pedido que se celebre sesion los dias viénes i sábado de la presente semana, destinadas a la discusion del proyecto sobre las obras de Valparaiso.

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

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

El señor BALMACEDA. — Yo habia entendido que solo se habia hecho una insinuacion, en la creencia de que habria acuerdo para aceptarla.

Pero, si no hubiera acuerdo, yo creo que mas bien se facilitaria la discusion no teniendo sesiones el viénes i sábado, porque, indudablemente, se requiere mayor tiempo para pensar.

Yo, a mi vez, he necesitado consultar los planos del señor Kraus, planos que, como decia el señor Senador de Malleco, están hasta cierto punto reservados. ¿Para quién? Para los injenieros, seguramente. que lo que es nosotros, podemos tomar conocimiento de ellos en el momento que los necesitamos.

De modo que yo asistiré con muchísimo gusto a todas las sesiones que se acuerden, pero no me hallaria dispuesto a votar la indicacion del señor Senador de Val-

paraiso. Digo esto, manifestando una vez mas que no quiero en manera alguna resistirme al despacho de un asunto de tanta importancia.

Deseo hacer todavia algunas observaciones para sostener algunas de las indicaciones que he anticipado, con el propósito de evitar que despues se renueve en estenso una discusion que puede hacerse desde luego.

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

¿Algun señor Senador desea hacer uso de la palabra?

Terminados los incidentes.

Se van a votar las indicaciones formuladas.

El señor SECRETARIO. — Indicacion del señor Ministro de Industria i Obras Públicas para que se envíe a Comision el proyecto sobre suplementos a que se refirió Su Señoría.

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

Aprobada la indicacion.

El señor SECRETARIO. — Indicacion del señor Senador de Valparaiso, para que se celebren sesiones especiales los dias viénes i sábado de la presente semana, destinadas a la discusion del proyecto sobre mejoramiento del puerto de Valparaiso.

Puesta en votacion esta indicacion, resultó aprobada por catorce votos contra seis.

El señor LAZCANO (Presidente).—Se va a proceder a la eleccion de Mesa Directiva.

Recojidas las cédulas de votos, se procedió a practicar el escrutinio.

El señor LAZCANO (Presidente).— Veinte cédulas: igual al de señores Senadores presentes en la Sala.

Mayoría absoluta: once votos.

Terminado el escrutinio, la votacion dió el siguiente resultado:

PARA PRESIDENTE

Por el señor Lazcano.....	15	votos
» » » Latorre.....	1	»
En blanco	4	»

Total..... 20 votos

PARA VICE-PRESIDENTE

Por el señor Puga Borne.....	16	votos
En blanco.....	4	»

Total..... 20 votos

El señor LAZCANO (Presidente).—Quedan elejidos los mismos.]

El señor SECRETARIO.—«Santiago, 22 de agosto de 1904.—El proyecto de lei remitido por el Honorable Senado, que concede asignaciones especiales a diversos funcionarios administrativos de la provincia de Tacna, ha sido aprobado por la Cámara de Diputados en los términos siguientes:

PROYECTO DE LEI:

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

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

Artículo 2.º Los subdelegados de Pocolai, Pachta, Palca, Tarata, Sama, Calana, Lluta, Codpa i Tiquimar gozarán de un sueldo anual de mil quinientos pesos.

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

Tengo la honra de decirlo a V. E. en contestacion a su oficio número 61, de fecha 26 de julio último, acompañando los antecedentes respectivos.

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

Ha agregado la Cámara de Diputados el siguiente artículo nuevo:

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

El señor LAZCANO (Presidente).—En discusion la adiccion introducida por la otra Cámara.

El señor BALMACEDA.—¿Está impresa?

El señor SECRETARIO.—Este proyecto fué despachado por el Senado.

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

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

El señor BALLESTEROS (Ministro del Interior).—Ruego al Honorable Senado que se sirva aprobar la modificacion introducida por la Cámara de Diputados a este

proyecto, modificacion a la cual, en realidad, no atribuyo grande importancia.

Indudablemente que, en situacion normal i siendo la provincia de Tacna una de las tantas provincias de la República, una vez que aquel territorio fuera incorporado al pais, no habria razon de ninguna especie para conceder asignaciones superiores a los sueldos mismos de que gozan algunos de estos funcionarios.

Me parece que llegado ese caso habria que modificar la lei i no derogarla, porque en todo caso habria que reservar alguna asignacion a los funcionarios en atencion a la escasez i a la carestía de la vida en aquel territorio.

Entre tanto, señor Presidente, me parece que cualquiera modificacion o la no aceptacion de este proyecto podria demorarlo indefinidamente en la otra Cámara, de modo que no llegaria a ser lei sino dentro de mucho tiempo, cuando talvez las circunstancias que exigen que se apruebe hayan cambiado.

Por estas consideraciones, pido a la Honorable Cámara que apruebe el artículo tal como ha sido agregado por la Cámara de Diputados.

El señor BALMACEDA.—¿Cuál es la enmienda?

El señor SECRETARIO.—Agregar un artículo que dice:

«3.º Estas asignaciones durarán mientras se determina el dominio definitivo de las provincias de Tacna i Arica».

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

En votacion.

Si no se exige votacion, se dará por aprobada la modificacion.

Aprobada.

El señor SECRETARIO.—Oficio de la Honorable Cámara de Diputados para conceder un auxilio extraordinario a la Junta de Beneficencia de Talca:

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

PROYECTO DE LEI:

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

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

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

La Honorable Comisión de Gobierno de la misma Cámara informó lo siguiente sobre este proyecto:

«Honorable Cámara:

La Comisión de Gobierno ha tomado en consideración la solicitud de la Junta de Beneficencia de Talca i demas antecedentes remitidos por S. E. el Presidente de la República, relativos al ensanche del cementerio de la ciudad nombrada.

Habiendo manifestado la Junta de Beneficencia de Talca la necesidad de ensanchar el cementerio de dicha ciudad, el señor Intendente de la provincia nombró una comisión de médicos a fin de que dictaminara al respecto, i una de ingenieros para que determinara e hiciera la tasación del terreno que convendría adquirir con ese objeto.

Del informe presentado por la comisión de médicos se desprende que es indispensable el ensanche del referido cementerio i que es esta una medida que reviste caracteres de urgencia.

En efecto, este cementerio sirve a la ciudad de Talca i puntos vecinos desde el año 1845 i tiene de estension solo una área de dos cuadras mas o ménos; de manera que se encuentra ya totalmente ocupado, siendo necesario para la sepultación de nuevos cadáveres, remover los que existen a fin de acumularlos.

Esta sola circunstancia es suficiente, a juicio de la comisión, para comprobar la imprescindible necesidad de proceder, cuanto ántes al ensanche del cementerio, pues no pueden ocultarse los considerables perjuicios que a la salubridad pública tiene que ocasionar el actual estado de cosas.

Los daños que reporta la estrechez del cementerio se harán, por otra parte, cada dia mas sensibles con el progresivo aumento de la población de la ciudad de Talca.

La comisión de ingenieros, informando acerca del terreno que mas convendría adquirir para llevar a cabo el ensanchamiento, despues de hacer un estudio prolijo de las propiedades colindantes al cementerio llega a la conclusión de que el mas apropiado para ese objeto es el que se encuentra situado hácia el norte, en el fundo de la señora Leal de Elgart, terreno que tasa a razón de seiscientos pesos la cuadra.

La superficie de terreno necesario para efectuar el ensanche es de tres cuadras

ochocientos ochenta i nueve milésimas que, al precio ya indicado, tienen un valor de dos mil trescientos treinta i tres pesos cuarenta centavos.

La Junta de Beneficencia dió los pasos necesarios para adquirir el terreno determinado por la comisión de ingenieros; pero no le ha sido posible hacerla a causa del precio excesivo que la propietaria pide por él.

A los antecedentes se acompaña una carta de la señora Elgart en que pide por el terreno indicado la suma de diez mil pesos, cantidad mas de cuatro veces superior que el valor de la tasación hecha por los ingenieros nombrados con ese objeto.

En esta situación la Junta de Beneficencia acordó dirigirse al Congreso pidiendo la espropiación de dicho terreno.

La Comisión estima que, tratándose de una necesidad reclamada por la higiene i salubridad de una población, hai evidente utilidad pública en espropiar los terrenos que son necesarios por el ensanchamiento del cementerio de Talca.

Os propone, en consecuencia, que preséteis vuestra aprobación al siguiente

PROYECTO DE LEI:

«Artículo 1.º Se declara de utilidad pública una estension de terrenos de tres cuadras ochocientos ochenta i nueve milésimas, situadas al norte del cementerio de Talca i que son necesarias para el ensanche de dicho cementerio, segun plano formado por la comisión de ingenieros nombrada al efecto por el señor Intendente de Talca.

Artículo 2.º La indemnización que deberá pagarse por el terreno espropiado se fijará en conformidad a las disposiciones esta blecidas en la lei de 18 de junio de 1857».

Sala de Comisiones, 29 de octubre de 1901.—*M. Gallardo Gonzalez, Diputado por Elqui.*—*Heriberto Brito.*—*Gonzalo Bülnes.*—*Abdon Insunza*».

El señor LAZCANO (Presidente).—En discusión jeneral el artículo único del proyecto.

¿Algún señor Senador desea hacer uso de la palabra?

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

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

El señor REYES.—Parece que la Junta

de Beneficencia ha pedido una cosa i la Cámara de Diputados ha concedido otra. La Junta de Beneficencia parece que ha pedido espropiacion de un terreno; así es que desearia saber qué razon habrá habido para que la Cámara de Diputados conceda, en lugar de eso, una asignacion de diez mil pesos.

El señor LAZCANO (Presidente).—En el informe aparece que el propietario del terreno pedia por él la suma de diez mil pesos. La Cámara de Diputados parece que optó por el camino de conceder esa suma, para no llegar a la espropiacion.

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

En votacion, i si no se pide votacion daré por aprobado el proyecto.

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

El señor REYES.—I con el mio.

El señor LAZCANO (Presidente).—Se tomará votacion.

Votado el proyecto, fué aprobado por once votos contra siete. Se abstuvieron de votar los señores Balmaceda i Letelier.

El señor SECRETARIO.—Para los quince minutos de la sesion próxima, despues de los incidentes, el señor Presidente anuncia el proyecto que anexa la comuna de Rio Negro al departamento de Osorno, i la solicitud de la Sociedad de Panaderos de Iquique, en que pide permiso para conservar la propiedad de un bien raiz.

SEGUNDA HORA

El señor LAZCANO (Presidente).—Continúa la discusion jeneral del proyecto relativo a las obras de defensa del puerto de Valparaiso.

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

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

El señor LATORRE.—No creo, señor Presidente, que sea este el momento oportuno de hacernos cargos de los argumentos que se hacen valer en favor de la realizacion de los diversos trabajos de los ferrocarriles, de puentes i de obras hidráulicas, que reclamen o puedan reclamar tales o cuales rejiones o puertos del pais i que se imponen de preferencia, sobre otro cualesquiera, al decir de sus sostenedores, en cada caso especial.

Aceptar; una apreciacion semejante,

importaria engolfarnos en una discusion larguísima i de dudosa utilidad, por cuanto alcanzar la solucion o el acuerdo en la jeneralidad de estos casos, seria algo mui difícil o casi imposible.

Por mi parte i dejando constancia del respeto que abrigo por los intereses rejionales en jeneral; creo que, hoy por hoy, lo natural i lo lójico es concretarnos al despacho del proyecto que trata del mejoramiento de las obras del puerto de Valparaiso, proyecto debido a los estudios del ingeniero holandés, señor Jacobo Kraus, i sometido a nuestra consideracion por el Supremo Gobierno.

Esta iniciativa i la importancia comercial de nuestra metrópoli marítima por donde se moviliza mas o ménos el tercio del valor total de las mercaderías que entran i salen de la República, son razones que abonan, en mi opinion, la preferencia que reclamo en este instante.

Relativamente al proyecto que se discute, hemos oído en esta Cámara apreciaciones de orden diverso, siendo las mas calurosas las que impugnan, alegando que él constituye un todo incompleto que no nos ofrece base para embarcarnos seriamente en una empresa que resultaria prematura, dada la falta de solidez de estos estudios del espresado ingeniero.

Se ha ido mas léjos aun: se ha dicho que, reconociéndose en el señor Kraus, vastos conocimientos como profesor, no tenia el carácter de ingeniero i esto se nos probaba diciendo que hasta aquí no se conoce obra alguna del señor Kraus, que pueda unjirle como profesional de reconocidos merecimientos.

Yo nada conozco sobre el particular, que me permita precisar si es justificado o nó, lo que se nos dice a este respecto. Lo único que me consta es que el señor Kraus se encontraba al servicio de la República como tal ingeniero i que en este carácter de ingeniero del Gobierno, dió cima al trabajo del dique de Talcahuano i formó los planos i presupuestos para un proyecto de dársena comercial i militar para el mismo puerto, obras i proyectos de reconocida importancia i que hacen honor a cualquier profesional, ya sea que los conciba o los lleve a cabo.

Desempeñaba estas tareas el señor Kraus cuando su Gobierno le llamó para rejentar el primer establecimiento científico de Holanda.

Con solo estos antecedentes, yo me atreveria a emitir la opinion de que un

profesor semejante, si en realidad no era ingeniero, merecia serlo indudablemente.

Fué, pues, en este concepto, quiero creerlo, que el Gobierno de Chile, confiando en los conocimientos verdaderos del señor Kraus, propuso i obtuvo del Congreso, el despacho de la lei que destinaba diecisiete mil doscientas libras esterlinas, a fin de hacer «los estudios completos i definitivos» de mejoramiento del puerto de Valparaiso.

Encomendados los estudios del caso a dicho señor, fué entónces el momento oportuno me parece, de alzar la voz en contra de la aparentemente estraña determinacion del Gobierno, de confiar un trabajo semejante a un sujeto no patentado como ingeniero. Nada se dijo—que yo sepa a lo ménos—en aquel entónces, ni miétras se hacian los estudios del proyecto, sino cuando se diera forma a éste en medio del aplauso jeneral i con la aceptacion esplicita de mucha parte de los ingenieros que pasan por ser los mas conspicuos entre los profesionales chilenos, quienes están todos acordes en enunciar que el trabajo del señor Kraus es el estudio mas acabado que hasta hoi ha podido hacerse al respecto.

Emitida esta opinion por gran parte de los ingenieros que conocen los trabajos en cuestion, creo, pues, que en el caso actual se trata de un proyecto lo mas completo que es posible idear i tal como lo reclama—desde que se abriera al comercio universal—el puerto de Valparaiso.

Que este es peligroso, sobre todo en invierno, lo prueba demasiado la cifra de los naufragios con su obligado séquito de horrores, que sucesivamente han ocurrido en tal período, tanto en el propio fondeadero, como en las playas de dicho puerto, es un algo que todos lo sabemos de memoria.

Que estas contingencias hacen que Valparaiso, como puerto, sea considerado hasta aquí, de lo ménos recomendable, principalmente ante los aseguradores i ante los armadores, por las gruesas primas a que se obligan por riesgo de mar i por gastos de estadias, que a veces se prolongan dos i hasta tres meses, son tópicos de todos nosotros conocidos.

I, si a los inconvenientes que dejo relacionados se agrega todavia el mui grave de la paralización de todo trabajo en la marina en los dias de mal tiempo, i que afecta tan directamente a diez mil o mas

jornaleros de toda categoría que, con sus familias viven al dia, i cuando tales paralizaciones se prolongan hasta por dieciseis dias seguidos, como ha ocurrido en el mes de julio último, seria ésta una nueva consideracion—de conmiseracion si se quiere—como lo espresaba oportunamente un diario de la localidad, que se impone a la meditacion de los que se preocupan del porvenir del pais.

I cuando se recuerda que la naturaleza ha sido poco pródiga con nosotros en materia de rios navegables i puertos defendidos contra los vientos que gastan su furia en direccion normal al fondeadero de estos puertos i hácia el cual empujan todavia el pesado oleaje de alta mar, resulta que la mayor parte de los surjideros de nuestra costa—durante la estacion invernal principalmente—constituyen un serio peligro i una triste expectativa para todo buque cuya mala suerte le obliga a mantenerse al ancla aguantando un tiempo duro i con la playa a sotavento.

Si, pues, todos estos factores constituyen un gaje negativo para la mayoría de nuestros puertos, i si ellos afectan mas directamente a Valparaiso, nuestra metrópoli marítima, no es estraño que sus representantes en el Congreso procuremos la aprobacion del proyecto del señor Kraus, convencidos como lo estamos—yo a lo ménos—que éste satisfice bajo todos sus aspectos las necesidades actuales i las del futuro por mucho tiempo.

Este convencimiento me hace entrar a analizar someramente las objeciones mas importantes que se hacen valer en contra del citado proyecto.

Declaran enfáticamente sus impugnadores que hasta aquí no hai puerto artificial alguno en el mundo que no tenga su ante-puerto o rompe-olas.

El hecho no es efectivo, i aunque lo fuera no probaria que Valparaiso los necesitara o que se pudiera construir en él.

En primer lugar, los principales puertos del mundo, Lóndres, Hamburgo, Amberes, Nueva York, etc., no están situados en el mar, sino en rios, no necesitando sino por circunstancias algunos rompe-olas.

En segundo lugar, por lo que respecta a puertos de mar, no todos tienen tajamares o quebra-olas, como se quiere para Valparaiso.

Marsella, Trieste, Brest i otros puertos, no tienen tales tajamares i si algunos

los tienen, como Jénova, Barcelona, etc., los han hecho:

1.º Porque los necesitaban indispensablemente para la clase de su comercio; i

2.º Porque los bajos fondos permitian la construccion.

Tanto Jénova como Barcelona, tienen un crecido comercio de cabotaje con vapores o veleros pequeños, que era necesario resguardar.

Valparaiso no tiene este comercio con buques pequeños, sino que sirven para la navegacion en toda la costa del Pacifico, en cantidad reducida.

El gran tajamar de Jénova solo llega a profundidades de veinte metros i no son mayores en Barcelona.

No hai puerto alguno en el mundo en que se hayan hecho obras a profundidades mayores de veinticinco a treinta metros. Solo por escepcion, encontrándose alguna falla en el terreno, han podido fundarse obras a mayor profundidad i por espacio solo de algunos metros.

Pero esto no se puede hacer en un tajamar de ochocientos metros, como el propuesto por el señor Salazar hace cincuenta años, o como el propuesto por el señor Levêque en 1902, de mil trescientos ochometros de largo, a profundidades de cuarenta, cincuenta i sesenta metros. Como dice el señor Kraus, con un espesor de fango «indefinido».

El señor Levêque habla de una capa de fango de quince metros; pues bien, segun los sondajes practicados por la comision Kraus, en los puntos en que se traza el malecon Levêque: del señor Salazar, hai mucho mas fango i no se sabe hasta dónde bajaria una montaña de piedras i bloques de sesenta metros de alto i ciento setenta metros de base.

Este es un verdadero absurdo, i si ha habido ingenieros que lo hayan aceptado, quiere decir sencillamente, que se han equivocado.

Sentada la premisa de que el ante-puerto es la cuestion previa a que debe atenderse en la construccion de todo puerto artificial, la conclusion a que necesariamente arriban los que esto sostienen, es la de que los estudios del señor Kraus son incompletos, porque para nada se ocupa de semejante requisito; i piden entónces desear lo que se ha propuesto i que se proceda al estudio del rompe-olas o escollera para el ante-puerto aludido que tendria su punto de arranque en la punta Duprat, al poniente de la ciudad, prolongándolo por

«mil» o «mil trescientos» metros hácia el centro de la bahía.

I recordando este proyecto del rompe-olas, el señor Senador por Tarapacá nos decia que el ingeniero Ballas habia estudiado el de Salazar i formado los presupuestos i especificaciones del caso que Su Señoría estimaba completos despues que les diera lectura.

En cuanto a mí, debo declarar que, en mi carácter de antiguo marino, una de las especificaciones me llamó la atencion i ésta fué la relativa al dique de carena en ellas consultado i cuyo importe se hacia subir a dos millones de pesos de cuarenta i ocho peniques.

Como saben mis honorables colegas, los mayores buques que se construian en 1862 alcanzaban hasta seis mil toneladas. i los principales diques de carena de aquel entónces, probablemente no pasaban de cien metros de longitud.

Hoi en dia los mayores buques de guerra llegan hasta dieciseis mil toneladas, i los trasatlánticos como el *Lucania*, *Compañía*, *Celtic* i *Kaiser Wilhem de Grosse* tienen un desplazamiento de veinte i veinticinco mil toneladas i alrededor de doscientos metros de eslora.

En cuanto a los diques de carena para recibir estos buques, tienen doscientos i mas metros de largo.

El que tiene consultado el señor Kraus para el servicio de la marina en las Habas, tiene doscientos metros. Ya ve Su Señoría por este detalle, cuánto pueden cambiar los cálculos en materia de construccion en cuarenta i dos años de intervalo!

Volviendo al proyecto de la gran escollera o tajamar, el primer inconveniente que tiene, como nos lo decia ayer el señor Ministro de Hacienda, seria el de retrotraer las cosas al estado en que estaban en 1901, ántes de principiar el trabajo que hoy analizamos, resolucion que importaria la pérdida de tiempo que habrian de demandar los nuevos estudios, cuyo costo no seria exajerado estimarlo en otras diecisiete mil doscientas libras esterlinas probablemente.

Por lo demás, i a fin de que la Cámara no quede bajo la impresion de lo dicho respecto a la deficiencia de estudios de la comision del señor Kraus, i los ocho o mas ingenieros que fueron sus colaboradores en estos trabajos preliminares, quiero citar las propias palabras del espresado ingeniero, manifestando el resul-

tado de sus apreciaciones respecto al estudio del fondo i del resto de la bahía de Valparaiso.

Creo que es lo mejor que puedo hacer, aun cuando mis datos importen repeticiones de lo dicho por otros en esta Cámara.

Estudiando las condiciones técnicas de la bahía, dice el señor Kraus en la página 249:

«Hemos visto anteriormente que la bahía de Valparaiso «se caracteriza por su gran profundidad» hasta mui cerca de la costa. Hemos visto, ademas, que los perfiles trasversales de la costa sub-marina presentan en su mayor parte «una plataforma» que se estiende desde La Baja al Muelle Fiscal, entre las curvas de 10 i 20 metros de fondo; frente al actual malecon i a la estacion del Baron, mas todavia, de la curva de 10 i 12 metros; i entre el Baron i Punta Gruesa, hasta la curva de 20 metros. Mas allá de dichas curvas la profundidad «aumenta mui rápidamente hasta llegar a honduras de 40 i 70 metros».

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

En la página 133 del extracto del proyecto Kraus, se puede ver el perfil que presenta el fondo de la bahía desde la playa, así como la naturaleza de ese fondo. En la parte escrita hai otras indicaciones.

En vista, pues, de esta configuracion del fondo; con el objeto de aprovechar la plataforma indicada, en la que se encuentra suelo resistente para las obras; de no ir lejos de ella en que se encuentra fango; de no gastar sumas mui crecidas en la construccion; de no hacer lo que prácticamente permite el puerto de Valparaiso, dada su condicion económica i su comercio, el señor Kraus proyectó las obras en los lugares mas resguardados por los vientos i las olas, aprovechando todas las obras i edificios existentes, como el muelle fiscal, los Almacenes Fiscales, la Aduana, galpones, etc.

Haciendo fuego contra el proyecto

Kraus, se ha aseverado asimismo, que este señor no estudió la bahía sino que se limitó a estudiar una dársena, porque así lo estipuló el contrato.

Es fácil manifestar lo contrario.

En la nota con que el señor Kraus remitió su proyecto a la Legacion de Chile en Paris (que se publica al comenzar la Memoria) se lee lo que sigue:

«La tarea realizada en dos años de constante trabajo ha sido árdua i difícil, no solo por la lejanía del país, sino porque a ella se oponian mui serias dificultades en el terreno, que habia necesidad de vencer, «para efectuar un estudio completo de obras de mejoramiento en un puerto mui abierto, con un costo proporcionado a las entradas del mismo puerto i a los recursos jenerales del país».

En la página primera de la «Introduccion» se lee:

«Comisionados por el Gobierno de Chile para proyectar la construccion de una dársena comercial i la mejora i reconstruccion del actual malecon en el puerto de Valparaiso, «hemos debido naturalmente ocuparnos de todos los factores» que constituyen este complejo problema, estudiarlos hasta en sus menores detalles i analizarlos para poder llegar a su mejor solucion».

«Las condiciones económicas del puerto, «su aspecto técnico jeneral, los vientos, mareas i corrientes, su topografía, la ubicacion de las obras por ejecutarse», las obras mismas i su costo, todo ha sido materia de un exámen prolijo que nos ha permitido abarcar i solucionar el problema en todas sus fases».

Revisando la Memoria del señor Kraus, sus estudios sobre las condiciones meteorológicas del puerto, sobre los vientos, mareas, corrientes, olas, etc., cualquiera puede convencerse de que no se puede pedir mas en materia de observaciones propias i ajenas, hechas en el transcurso de diversos años.

Pero el punto que salta a la vista, es el hecho de que el señor Kraus ha estudiado «toda la bahía» de Valparaiso. Esto resalta mas del exámen de sus planos jenerales, en que aparecen los sondajes.

Tratando de este punto, dice el señor Kraus en la página 165 de su Memoria:

«Los sondajes practicados por esta Comision, se estienden en todo el contorno de la bahía desde la caleta del Buei, cerca de Punta Anjeles, hasta la caleta

» Abarca. Además, se han hecho son-
 » das a lo largo de la playa de Viña del
 » Mar, en una estension de ochocientos
 » metros... «El ancho de la faja sondea-
 » da, varió entre quinientos i ochocientos
 » metros», alcanzando a profundidades
 » «de treinta a sesenta metros». De ma-
 » nera que la superficie sondeada abraza
 » toda la zona de la bahía de Valparaíso
 » que, por un motivo u otro, ha debido
 » estudiarse para proyectar las obras del
 » puerto».

i mas adelante (página 168) agrega:

» «Conociendo ya la profundidad de la
 » bahía «en la faja de quinientos a seis-
 » cientos metros distante de la costa», i
 » en la estension indicada en el párrafo
 » anterior, no carecia de interes estender
 » los sondajes «hasta el centro de bahía»...
 » Con este objeto se ha aprovechado «el
 » exámen jeológico de la superficie del
 » fondo de la bahía» para determinar al
 » mismo tiempo su «profundidad».

En la página 170 se lee:

» «Fuera del exámen jeológico del fondo
 » de la bahía, inmediato a la costa, practi-
 » cado por esta Comision en la forma mas
 » completa posible, como era necesario
 » hacerlo en toda la zona en que posible-
 » mente se pudieran proyectar las obras
 » del puerto, hemos querido, además, in-
 » vestigar «la naturaleza del terreno que
 » cubre el fondo de la bahía en toda su es-
 » tension», en cuanto pudiera dar lugar a
 » útiles indicaciones con relacion al mo-
 » vimiento de los aluviones i al embanca-
 » miento que en ella se produce».

Para qué prodigar mas las citas para
 probar que el señor Kraus estudió toda
 la bahía de Valparaíso i no solo la parte
 en que están ubicadas sus dársenas.

Quien lee su Memoria i ve sus planos se
 convence de lo primero.

En cuanto a «los proyectos anteriores
 al de Kraus», éste estudió i tomó en con-
 sideracion todos los que se enumeran en
 las páginas 108 i 109 del extracto del pro-
 yecto Kraus, hecho por su secretario.

En la página 255 de su Memoria oficial,
 dice aquél:

» «Desde muchos años atras existen di-
 » versos proyectos para mejorar el puerto
 » de Valparaíso, proveyéndolo de «dár-
 » senas u otras obras de abrigo», lo que
 » demuestra el vivo interes i la necesidad
 » bien sentida, de dotar al principal puerto
 » de la República de las instalaciones a
 » propósito para ponerlo en condiciones
 » que le permitan ser un puerto de entra-

» da i salida segura, al mismo tiempo que
 » barato, en provecho de toda la rejion
 » que abastece, en particular, i de la na-
 » vegacion i el comercio, en jeneral».

I agrega:

» «Solo en algunos de los proyectos alu-
 » didos se han hecho cargo de los estu-
 » dios técnicos o profesionales personas
 » de la debida competencia; «pero en
 » todos ellos» ha faltado el tiempo i los
 » recursos necesarios para acometer los
 » ante-estudios completos tan necesarios
 » e indispensables en un trabajo de la
 » indole del que nos ocupa».

» «Esto esplica suficientemente por qué
 » ninguno de los proyectos anteriores sa-
 » tisface las completas condiciones técni-
 » cas jenerales i especiales a que nos
 » hemos referido en los dos capítulos an-
 » teriores».

» «Algunos de dichos proyectos «pecan
 » por no haber considerado conveniente-
 » mente las graves dificultades inheren-
 » tes a la construccion de rompe-olas de
 » abrigo en profundidades de 40, 50 i 60
 » metros de agua, i descansando en un
 » subsuelo de fango de un espesor indefi-
 » nido». El simple cálculo del cubo que
 » necesitarian emplear estos rompe-olas
 » i el crecido costo a que alcanzarian,
 » «convencen de la «impracticabilidad de
 » semejantes proyectos».

Lo anterior prueba que el señor Kraus
 no solo ha hecho el estudio de «toda la
 bahía» de Valparaíso, sino que tambien
 ha estudiado todos los proyectos anterio-
 res al suyo.

Prueba tambien que los rompe-olas de
 abrigo, o quiebra-olas, o tajamares como
 quiera llamarles, proyectados por los
 señores Salazar i Levêque, son «impracti-
 cables» porque se establecen a 40, 50 i
 60 metros de agua, descansando en un
 sub-suelo de fango de un espesor indefi-
 nido.

I dice el señor Kraus: «de un espesor
 indefinido, porque habiendo practicado
 sondajes en las líneas de dichos quiebra-
 olas o tajamares, no ha encontrado fondo
 resistente a muchos metros de profundi-
 dad. El señor Kraus no siguió buscando
 el fondo duro porque no habia la «practi-
 cabilidad» de fundar allí obra alguna.

Con respecto a los demas proyectos
 ideados por otros ingenieros o aficionados,
 el señor Kraus manifiesta los defectos je-
 nerales de que adolecen, concluyendo por
 declarar:

» «En consecuencia, nos hemos visto

» obligados a hacer abstracción de todos los proyectos anteriores i a formar otro nuevo, que pasamos a espone.

No se diga entónces que el señor Kraus no tomó en cuenta los proyectos Salazar i Levêque, ni que no estudió toda la bahía de Valparaiso.

Precisamente, por haberla estudiado «toda», ha llegado a la resultante de su proyecto despues de haber hecho «veinti cinco ante-proyectos», para estudiar lo mejor i lo mas conveniente.

Es este, indudablemente, el juicio que se han formado respecto al trabajo del señor Kraus, los diversos interesados en hacer propuestas para llevarlo a la práctica, segun se desprende de las cartas leídas ayer por el señor Ministro de Hacienda.

I todavía, señor Presidente, insistiendo respecto a que el rompe-olas no es absolutamente necesario, me permito circular entre mis honorables colegas el plano del puerto frances de Marsella, editado por el Almirantazgo británico. Examinándolo, podrán ver los señores Senadores que el plano es del año 1872 i que en él se marcan con toda claridad las obras de mejoramiento de dicho puerto que constituyen en conjunto un algo bastante parecido al proyecto Kraus, en su orientacion, calidad del fondo, colocacion, espesor i altura de los malecones i... hasta por la falta de rompe-olas.

Pues bien este trabajo ha resistido intacto durante el intervalo de treinta i dos años a lo ménos, segun se comprueba por otro dibujo de la misma dársena que tengo a la vista, publicado en el presente año. I siendo esto así, ¿por qué no hemos de arribar a la conclusion de que el trabajo de Kraus está destinado a vivir igualmente intacto, el mismo intervalo de tiempo?

Se me objetará talvez que en este plano se ven, por el lado de la tierra firme, las murallas de un dique i que de 1872 acá, pueden haberse construido otros contiguos al primero. Exacto, digo yo; pero esto, lo que nos probaria era que hai bastante terreno allí i que ésta—de formacion cretácea indudablemente—permite esta clase de trabajos con relativa facilidad.

En Valparaiso no habria espacio para ello, i la dureza del suelo, de formacion granítica, lo impediria materialmente por su gran costo.

Uno de los argumentos capaces de impresionar *a priori* en contra de los traba-

jos del señor Kraus, nos lo hacia el honorable Senador de Tarapacá, i es el referente a la poca altura de las diversas escolleras, sobre las cuales, nos aseguraba, que pasarán las olas en momentos de temporal.

Debo decir sobre el particular, que en mi opinion, las olas en Valparaiso jamas han alcanzado la altura de diez metros.

Segun el testimonio del señor Kraus i de los ingenieros a sus órdenes la mayor altura observada por estos señores en seis temporales que presenciaron en los puntos que indican, fué el siguiente:

Cerca de Punta Anjeles.....	5.20 mts.
En Bellavista.....	2.40 »
En el Matadero.....	4.20 »

Pues bien, el señor Kraus ha calculado sus rompe-olas para la mayor altura posible. Así, estos muros sobresalen los metros que se indican sobre la marea media:

El espigon de la Baja.....	6.00 mts.
Escollera de Las Habas i de la Aduana	4.20 »
Rompe-olas del Baron.....	7.20 »

Ahora bien, debo agregar, que la altura de la ola no se mide desde su base hasta su cresta, para los efectos de los rompe-olas.

El cálculo i la esperiencia comprueban que la parte de una ola que hace efecto sobre tode rompe-olas, es la que está encima del nivel medio, o sea cinco metros, por ejemplo, en una onda de diez de altura; la otra parte de la misma, se pierde en la masa del agua. Segun esta pequeña demostracion, los rompe-olas proyectados pueden resistir olas de la siguiente altura, en los puntos que se indican:

En el espigon de la Baja de	12.40 mts.
En los muros de Las Habas i de la Aduana.....	8.40 »
En el rompe-olas del Baron	14.40 »

De manera, pues, que el temor espresado de que las olas pasen por sobre los rompe-olas propuestos, es un temor bastante quimérico, ciertamente.

Aludiendo a defectos del dársena de Las Habas, nos decia el honorable Senador del Nuble, que la abertura de ciento sesenta metros que média entre el espigon de La Baja i el primer rompe-olas longitudinal, segun informes de personas experimentadas, constituia un peligro para

el interior del dársena, porque aquí penetraría la marejada en días de mal tiempo.

Por mi parte, me inclino a creer que tal temor no tiene gran fundamento.

La razón que tuvo el ingeniero para proponer como lo ha hecho, ha sido para facilitar en absoluto el fácil acceso i salida de la dársena; i, sobre todo, del dique seco que se construirá en la Caleta del Membrillo.

El temor de que se produzca marejada por dicha abertura, lo considero remoto, por cuanto la orientación de la espresada dársena i la de los rompe-olas que la abrigan, hacen que las olas corran casi paralelamente a dichos muros, como lamíendolos o deslizándose a su largo.

Ademas, el espigón de La Baja, sobresale como cuarenta metros del cabezo del rompe-olas que forma la boca, de manera que esos cuarenta metros la protegerán para impedir la marejada, fenómeno que se ha podido palpar en Talcahuano, en donde ántes de proseguir el rompe-olas hácia el este, o hácia el medio de la bahía, se notaba bastante marejada, pero después de haberlo prolongado justamente cuarenta metros mas, desapareció el inconveniente.

Impedir todo marullo es imposible. No hai dársena en el mundo que no sienta la acción esterna de la marejada, aunque sea en pequeña escala, o que no se produzca en ella misma por causa de fuerte viento.

A este propósito dice el autor de estos trabajos en la página 266 de su Memoria:

« Los rompe olas paralelos a la costa i « situados frente a Las Habas i a los Almacenes Fiscales, se encuentran en condiciones privilegiadas, con respecto « al viento i a las olas».

Pero, todavía, el señor Kraus se ha puesto en el caso de que en la práctica, si la acción de la marejada fuere seria, se puede cerrar dicha boca, lo cual importaría un nuevo gasto de ochocientos mil pesos.

Yo pido perdón a mis honorables colegas por haberles impuesto la tarea de oírme las citas reiteradas a que me he visto obligado, procurando hacer mas tangible, por decirlo así, los datos necesarios que hagan mas comprensivo el análisis del proyecto que se discute al presente. I abusando siempre de la benevolencia de los miembros del Senado, quisiero hacerme cargo todavía de una observación que oía al honorable señor Mac-Iver, cuando declaraba que, con el proyecto Kraus, se

dislocaba el puer'o o el comercio de su centro natural, llevándolo a los extremos de la ciudad.

Precisamente, este punto está muy bien estudiado i perfectamente distribuido el movimiento mercantil de Valparaíso.

El comercio de este puerto se divide en dos grandes fracciones: una sujeta a derechos, otra libre. Las mercaderías sujetas a derechos se desembarcarán en la dársena de la Aduana, aprovechando los valiosos almacenes fiscales allí existentes; las mercaderías no sujetas a derechos i de gran volumen, como el carbón, rieles, madera, etc., se movilizarán en la dársena del Barón.

Con esto se consigue independizar uno i otro servicio, i libertar a Valparaíso de la intensidad del tráfico de trenes que acarrea tantos perjuicios i mata tanta jente.

Ahora la idea de construir la dársena del Barón tiende a aumentar la zona abrigada para los buques. La dársena sola de la Aduana o de Las Habas, era insuficiente para abrigar todas las naves, i por eso se pensó en aprovechar el espacio que quedaba al oriente de la bahía.

La dársena del Barón tendrá, según el proyecto Kraus, un movimiento de quinientas mil toneladas anuales, mas o menos. Solo en carbón se movilizarán ahí trescientas cincuenta mil toneladas anuales, por término medio.

I ántes de concluir, señor Presidente, yo me atrevo a recordar a mis honorables colegas, que es ya tiempo de imitar a los demas países marítimos que, tratando de defenderse contra el cúmulo de inconvenientes similares que pesan, sobre la mayor parte de los puertos chilenos i facilitar al propio tiempo el desarrollo del comercio en jeneral, trasforman constantemente sus puertos principales, e inspirándose del mismo modo—los mas ricos naturalmente—en la verdad i exactitud del aforismo marítimo de que «los mares constituyen las arterias civilizadoras que unen los países que dividen», proceden a la construcción de las obras magnas, que se llaman el canal de Suez, el de Corinto, el de Kiel, etc., i proseguirán con el de Panamá i algunos otros, lanzándose en toda esta clase de trabajos considerables sin arredrarse ante los gastos que originarán dichas obras, convencidos de antemano que éstos han de ser remunerativos en todo caso.

Esta clase de consideraciones de orden

importantísimo, manifiestan que ha llegado el momento de iniciar por algo entre nosotros estas obras de progreso que en otros países se fomentan o se llevan a cabo como una especie de bendición, por cuanto constituyen en todo tiempo factores de luchas pacíficas—siempre reproductivas—que permiten las ventajas de la paz, i es por esto, principalmente, me halago en pensarlo, que la mayoría de los chilenos aspire, como es natural, a que se proceda a la realización del trabajo de las dársenas propuestas, presintiendo que esto nos permitirá saludar la apertura del canal de Panamá i la inauguración del ferrocarril a la Argentina, con los elementos necesarios que faciliten—incrementándolos positivamente—nuestros intercambios comerciales.

Daré, pues, mi voto al proyecto, señor Presidente, convencido de que la obra de las dársenas i demas trabajos anexos para Valparaiso, que se consultan en el proyecto del injeniero señor Kraus, es algo que se impone de una manera imperativa ya, si contemplamos este negocio bajo el triple aspecto que tiene en mi opinion: dar o constituir albergue para el comercio, fomento para la navegacion i ensanche del poder militar de la República.

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

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

El señor MAC-IVER.—Yo no creo, señor Presidente, como cree el honorable Senador de Valparaiso señor Tocornal, que seamos incapaces de discutir el asunto que tenemos entre manos.

El señor TOCORNAL.—Me he referido solo a la parte técnica, no a la parte económica.

El señor MAC-IVER.—Nadie ha discutido la parte técnica, absolutamente.

Yo creo que el Senado se encuentra en la situación de los hombres de Gobierno, de administración, que puede juzgar de la necesidad i utilidad de las obras públicas que se proyectan. Lo que no sabe es cómo se han de ejecutar esas obras, lo que constituye en realidad la parte técnica. Si hubiéramos de decir en qué forma se harán los trabajos de la dársena, o del puerto, indudablemente entraríamos en un terreno en que nuestras aptitudes fallarían. Pero, para considerar tan solo qué obras se han de autorizar, i en qué condiciones, me imagino que todos mis

honorables colegas tienen aptitudes suficientes. Seria muy raro, a pesar de mi falta de modestia, que yo me creyese apto para comprender las mejoras que necesitan nuestros puertos, i que negase esa aptitud a los demas miembros de la Cámara.

Ahora, en las ideas sobre el particular puede haber error. Por ejemplo, en el caso actual, yo puedo imaginar que lo que conviene a Valparaiso son ciertas i determinadas obras, i puede resultar despues que no sean realizables, ya por razones técnicas, ya por razones económicas; eso es otra cosa, para eso, sí, tenemos que consultar a los técnicos. Si yo concibo, por ejemplo, la necesidad i la utilidad de ligar a Mendoza con las ciudades de Chile por medio de un ferrocarril, me parece que la idea está dentro de mis aptitudes. Pero ¿puedo calcular si es practicable o nó esa línea a través de la cordillera de los Andes? ¿Puedo ver si es realizable en atención a los costos? Nó; para eso tengo que remitirme a los injenieros i a los técnicos.

Lo mismo pasa en este asunto de las obras de Valparaiso. Yo no afirmo, por ejemplo, que la idea del quebra-olas sea realizable; hai algunos antecedentes para crearlo, pero no son concluyentes, i por eso digo que necesitamos hombres aptos, injenieros competentes, que vengan a decir si esto cabe o no cabe. Si no cabe, hai que resignarse a las obras que están sobre la Mesa; pero si eso cabe, eso es lo que debe realizarse.

He oido con profunda atención el discurso del señor Ministro de Hacienda, porque, debo declararlo al Senado, yo he estudiado este asunto detenidamente, leyendo, meditando página por página las del libro del señor Kraus, imponiéndome la tarea de leer no solo una vez, sino que hasta cuatro veces algunas materias. I esto es no solo con el propósito de dar un voto consciente sobre este asunto, sino que tambien con el de desprenderme de mi vieja idea de la compostura de Valparaiso en cierta forma, i con el propósito tambien, de aprobar este proyecto, de estar de acuerdo con las personas que lo patrocinan.

¡Es tan agradable, señor Presidente, estar de acuerdo, mantenerse en union de propósitos i de miras con aquellas personas con quienes nos encontramos unidos por los lazos de la amistad, del compañerismo social i político, de la san-

gre o del afecto! I esto era tanto mas agradable para mí cuanto que yo tenia muchos amigos i personas a quienes estimo altamente que manifestaban un vivísimo interes por la aprobacion del proyecto.

A pesar de los estudios que he hecho, de la atencion que he prestado al discurso del honorable Ministro de Hacienda, de mis buenos propósitos, lo declaro francamente, no he podido modificar mis ideas.

Si ayer creí que este negocio del quebradas de Valparaiso no se habia estudiado i que era necesario estudiarlo, hoi, despues de oír al señor Ministro de Hacienda, despues de escuchar atentamente a nuestro respetable colega el señor Senador por Valparaiso, sigo creyendo lo mismo, sigo creyendo que este asunto no se ha estudiado i que es indispensable estudiarlo.

Por lo demas, señor Presidente, a mí no me estraña la actitud del señor Ministro de Hacienda, porque la esperaba; i la esperaba, por ese pesimismo de las cosas malas que me acompaña ahora, cuando se trata del Gobierno o de la administracion de mi pais.

Alcanzan los pueblos a veces, cierta situacion moral i política de la cual es mui difícil desprenderse. Llega un momento en que no impera la prudencia, en que no existe en el grado que se requiere la condicion moral para hacer una administracion i un gobierno. Hai una atmósfera pesada i dentro de ella las personas mejor inspiradas, los cerebros mas poderosos, los corazones mas puros se desvanecen, se marchitan. Pesa sobre nosotros la fatalidad de que nuestros pais va por malos rumbos.

¿Por qué habria de desprenderse de todo esto el señor Ministro de Hacienda?

¿Cómo habria él de reaccionar i venir a decirnos: en un negocio de esta entidad ha de imperar, desde el dia de hoi, la prudencia que exigen los servicios públicos?

Seguirán las cosas como han seguido hasta ahora i talvez nos pasará,—no lo deseo, pero lo temo,—lo que nos ha pasado con los contratos de ferrocarriles, lo que nos pasó con aquella obra de Iquique donde quedaron un millon i medio de pesos enterrados en las aguas, sin mas compensacion que en Iquique, puerto donde no existian ántes los camarones, los hai ahora i espléndidos. Pero la conquista de

los camarones iquiqueños no vale, señor Presidente, un millon i medio de pesos!

Talvez nos pasará, señor Presidente, lo que nos pasa con nuestras construcciones, con nuestros puentes; lo que nos pasó con las obras de los desagües de Concepcion.

¿Dónde irá uno que no vea una obra que no haya sido un fracaso? ¿No acabamos de invertir mas de setecientos mil pesos en el malecon de Valparaiso, que es otro fracaso?

Pero, en fin, señor Presidente, el hecho es que no se quiere estudiar este asunto. No se quiere estudiar, señor Presidente, aparte de la consideracion de que ya el estudio está hecho, por dos razones capitales: la primera es el retardo de la obra, i la segunda el que pueda venir un nuevo proyecto i pueda alguien creer que ese nuevo proyecto es mas útil que el actual i se formaran entónces dos parcialidades: una que optara por el proyecto Kraus i otra que prefiriera el nuevo proyecto.

En cuanto a la demora, preguntaba el señor Ministro en la sesion anterior en que hablé de este asunto, si no hemos vivido noventa i cuatro años i medio sin las obras de este puerto, sin la aprobacion de este proyecto ¿qué importarian algunos años mas si vamos buscando la mejor manera de realizar esas obras?

Se busca la urgencia del proyecto en la circunstancia de que este año Valparaiso ha quedado cubierto de barro, en que por los temporales miles de trabajadores han quedado sin poder continuar sus faenas i, por lo tanto, sin percibir sus salarios.

¿Por qué no se siente entónces la misma urgencia cuando el ferrocarril del sur, por ejemplo, que es la espina dorsal de nuestro pais, la médula que da vigor a nuestros nervios i vida a nuestros miembros, cuando ese ferrocarril decia, pasa dos o tres meses casi paralizado? ¿No queda entónces, toda la industria de esa enorme rejion del pais sin medios de trasporte para sus productos? No queda entónces, una gran parte de la poblacion del pais sin movilidad i sin trabajo?

¿Dónde está la alarma del Gobierno cuando suceden estas cosas?

Es que, señor Presidente, estas empresas no nacen del afan inmediato de construir una obra, sino que nos apasionamos un poco i es esto, precisamente, el punto malo que tiene el proyecto: un poco de pasion mezclada con otro poco, talvez mucho, de amor propio.

Yo disculpo mucho que esto suceda. Es natural que los habitantes de Valparaíso se sientan poseídos de grandes anhelos por el mejoramiento del puerto i es natural que este mejoramiento lo reclamen también los cuantiosos intereses que ahí hai. ¿Por qué no habremos de respetar esos intereses que son lejitimos? Pero, es que al lado de esos, hai otros que no son lejitimos.

¿Cuál era la otra razon de la urgencia de aprobar este proyecto? ¡Ah! El temor a los partidos, a las parcialidades que podrian formarse.

Cómo me hizo recordar el señor Ministro de Hacienda aquellos libros en que se preconizaba la unidad relijiosa como el primero de los bienes que podrian existir. Fué tan fuerte aquella idea, de tal manera era defendida que la España, por ejemplo, de ser la primera nacion del mundo, de ser aquel imperio en cuyos límites no se ponia el sol, llegó a ser la triste pequeñez que es ahora.

Pero, en fin, es disculpable que tratándose de cosas que afectan a la conciencia, que miran a lo alto se busque estas uniones, porque al fin i al cabo el sentimiento relijioso es uno de los mas poderosos que ha existido en todos los momentos de la historia.

Pero buscar la unidad de ideas i propósitos para la construccion de un malecon, de un dique me parece que es traspasar los límites.

Como no se quiere nuevas ideas, nuevos estudios, que haya discusion, que se haga la luz para que veamos claro en esto, porque puede haber una mala intelijencia, se desea por eso que no haya retardo para que no se presente nada nuevo.

I, ¿por qué? Si viniera una nueva idea, un nuevo proyecto, santo i bueno; si hai diverjencia de opiniones mejor, así discutiremos su forma i escojeremos lo mejor para el pais.

En estas materias me imagino que el Gobierno debe proceder como cualquiera persona prudente, como un negociante, como un propietario o un hacendado. ¿Necesita hacer una represa para aprovechar las aguas de las quebradas i evitar las inundaciones? Pues hace estudiar el punto por personas competentes, de su entera confianza. Pero luego viene alguien i le dice que la obra proyectada no es realizable, que es mejor hacer otra de distinta natu-

raleza. ¿Procede a hacer esta segunda obra en vez de la primera sin mas averiguaciones? Me parece que no. Necesitará consultarse mas, necesitará que se le demuestre con datos, con números, no con simples opiniones que la primera obra no puede hacerse.

Pues bien, esta es la cuestion, este es el punto que debemos dilucidar en el caso presente.

Es indudable que lo mejor que podemos hacer para la defensa de Valparaíso es un quebra-olas. El señor Kraus opina, no te la Cámara, opina que no puede hacerse, no lo demuestra con antecedentes, no lo prueba.

I sin embargo, es el hecho que otros ingenieros que han estudiado el punto, dicen que la obra es realizable. ¿Qué debe hacer el Gobierno? Prescindir de todo estudio i con fe ciega resolver el punto?

¿Decidir desde luego i a la lijera que la obra no puede hacerse, i gastar una cantidad considerable en la ejecucion del proyecto del señor Kraus?

¿Es razonable, es prudente este proceder?

Aunque en el supuesto de que el proyecto del señor Kraus tenga noventa i cinco probalidades de ser inmejorable, basta que haya cinco en contra para que nosotros tengamos el deber de no aceptarlo, sin que ántes hayamos puesto todos los medios posibles para encontrar otro que tenga en su favor todas las probabilidades del mejor éxito.

I tanto mas hai necesidad de estudiar esto, cuanto que el señor Kraus no opina, como nos ha dicho el señor Ministro, de que la obra de un tajamar sea técnicamente impracticable. Lo que dice es que es económicamente irrealizable.

I bien, ¿acaso el Senado está estudiando estas obras bajo el aspecto económico? Absolutamente. Por el contrario, creo que todos hemos convenido que para realizarlas debemos prescindir de su costo, hasta cierto límite, por cierto.

Con el proyecto del señor Kraus, se ganaria un interes de un cinco por ciento, por ejemplo; este quebra-olas daría un dos i medio supongamos.

Yo votaria por el dos i medio, porque yo me coloco en una situacion especial, quiero un poco de sacrificio del presente en bien del porvenir.

¿Tenemos recursos? pues entonces ¿así?

temos en Valparaiso unos veinte millones, o lo que sea necesario, i hagamos una obra que sirva no solo para las necesidades del momento sino para las necesidades del porvenir, para las que imponga el desarrollo i el progreso del país.

I como tratándose de este jénero de obras no se nos puede argumentar con un criterio mercantil, no se puede decirnos que la obra cuesta tanto, i que no tiene base económica porque no daría un buen interes, no tenemos nosotros para qué tomar en cuenta esa situacion i podemos prescindir de esos elementos de que no podia prescindir el señor Kraus i podemos confiar nosotros en lo que no podia confiar él.

Antes de ir mas al fondo de la cuestion, quiero descartar un incidente que no tiene valor en el debate.

I he de principiar por uno, que lo prefiero, porque ha sido una circunstancia buscada al efecto i presentada ayer por el señor Ministro de Hacienda i repetida hoy por el honorable Senador por Valparaiso, señor Latorre: me refiero a las cartas. El señor Ministro de Hacienda parece haber buscado la ocasion de presentar estas cartas. Yo no podia comprender por qué, desde el principio de su discurso, trataba Su Señoría de hacerme aparecer como adversario del proyecto del señor Kraus, cuando en realidad yo no habia atacado tal proyecto. Pero ahora he comprendido: se trataba de buscar la ocasion de leer las cartas de los señores Reed i Borderie que nos leyó Su Señoría—I yo pregunto, señor: ¿qué tienen que ver esas cartas con el asunto que estamos discutiendo?

En esas cartas se dice que el proyecto del señor Kraus es un proyecto completo, es un estudio con abundancia de detalles; i como lo ha dicho el señor Senador por Valparaiso, ahí se estudian las aguas, las olas, los vientos, las mareas, las temperaturas, se sonda, se hace todo, se estudia el aspecto económico, el comercial i hasta se hace historia. Así es que en ese libro que tiene mas de 400 páginas, que en esa serie de planos, que son mas de 250, ¿cómo no se ha de encontrar un estudio completo, extraordinariamente abundante de datos? I ¿cómo no lo ha de ser si se echaba mano del archivo de Indias i se pagaba largamente los trabajos de rebusque e investigacion?

I cuando al amparo de esta jenerosidad,

podian venir a estudiar todas estas cosas seis, ocho o diez ingenieros, un personal talvez superior al Estado Mayor de un ejército.

Ha podido hacerse así una impresion de todos estos planos i documentos, con un lujo que yo no he visto nunca. I, repito, señor, ¿quién ataca por deficiencia estos estudios? Nadie.

¿Quién que vea esto, no lo ha de admirar por el exceso de detalles i por el lujo mismo con que se presenta? Pero ¿estamos tratando acaso de la abundancia de datos o de detalles? Nó.

Estamos tratando de otra cosa. ¿Estamos tratando todavía del terreno en que se coloca un proponente para la construccion de una obra? Tampoco. A nosotros no nos basta ver que los datos sean numerosos i las demostraciones gráficas de extraordinaria abundancia, ni nos basta tampoco la demostracion de la honorabilidad personal del que firma todo aquello; nó. Necesitamos la demostracion de que aquella otra obra, que es la principal, no es practicable. El ingeniero frances a que se refirió el señor Ministro i cuyo nombre si mal no recuerdo es Mr. Borderie, que ha venido encargado por una casa extranjera a estudiar todo esto para hacer propuestas, ha podido decir en una carta todo lo que ha dicho, pero ¿podemos nosotros apreciar por este medio el otro elemento que no se contempla, i que nosotros debemos contemplar, esto es, que gastando cuatro a cinco millones de pesos mas, podríamos tener dos hectáreas mas de agua i dos puertos? ¿Que en lugar de tener una bahía abierta, podríamos tener una bahía cerrada o semi cerrada, i que en lugar de dejar a Valparaiso tan indefenso como hoy, podríamos tener un puerto mucho mejor defendido?

Para el ingeniero Mr. Borderie el estudio económico del proyecto es capital. A su juicio nadie haria un proyecto de este jénero, en ninguna parte del mundo, sin tomar en cuenta este elemento o este factor del problema que se trata de resolver. I sin embargo, para nosotros es un factor i un elemento secundario.

Ve, pues, la Cámara que esas cartas i antecedentes no son elementos para la cuestion.

Repito, señor, que yo no he atacado el proyecto del señor Kraus en la forma que se cree. Voi a aprobar el proyecto, pero

insistiendo en la necesidad de hacer estudios sobre este quebra-olas, porque si resultase esta obra practicable, en tal caso en lugar del proyecto incompleto del señor Kraus, yo estaria porque se hiciera el quebra-olas.

Parece que ha dado ya la hora de terminar la sesion.

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

Se levató la sesion.

PEDRO A. PEREZ B.,

Redactor.

